

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

L A

GUERRE AÉRIENNE

ET LE

DROIT INTERNATIONAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le lundi 28 octobre 1912, à 8 h. 1/2

PAR

JEAN BELLENGER

Président : M. A. DE LAPRADELLE, professeur.

*Suffragants : { MM.^s LARNAUDE, } professeurs.
 PILLET, }*

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, Rue Soufflot, 13

1912

UNIVERSITÉ DE PARIS FACULTÉ DE DROIT

24

SCIENCE AÉRIENNE

1914

DROIT INTERNATIONAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

PAR M. BELLENGER

1914

PARIS

IMPRIMERIE DE LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

1914

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

L A
GUERRE AÉRIENNE

ET LE

DROIT INTERNATIONAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le lundi 28 octobre 1912, à 8 h. 1/2

PAR

JEAN BELLENGER



Président : M. A. DE LAPRADELLE, professeur.

*Suffragants : { MM. LARNAUDE, } professeurs.
 PILLET, }*

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, Rue Soufflot, 13

1912

LA

GUERRE AÉRIENNE

ET LE DROIT INTERNATIONAL

Le développement de l'aéronautique militaire a pris une telle extension depuis quelques années dans les principaux Etats de l'Europe, que la guerre aérienne n'est plus aujourd'hui le rêve de l'imagination presciente de l'avenir d'un Roger Bacon ou d'un Francesco Lana (1), mais la conception exacte de ce qui sera la réalité de demain.

(1) Roger Bacon, *De mirabili potestate artis et naturae*. « Il est possible de créer un appareil au milieu duquel un homme assis, et faisant mouvoir avec un levier des ailes artificielles, voyagerait comme un oiseau dans les airs. » — Francesco Lana, *Prodromo overo saggio di alcune inventioni nuove promesso all'arte maestria*, 1670. « Qui ne voit que pas une cité ne serait à l'abri d'une surprise, à tout instant la nacelle pourrait se diriger sur elle et, atterrissant, descendre des soldats ; elle pourrait, en jetant de lourds poids, détruire les cordages ou encore fusiller les équipages, incendier les bâtiments eux-mêmes à l'aide de feux artificiels et de bombes. »

Ne voyons-nous pas actuellement, en Tripolitaine, les Italiens se servir de leurs dirigeables et de leurs aéroplanes pour opérer des reconnaissances au-dessus des troupes turques et tenter, par des jets de projectiles, de bouleverser leurs campements.

Si l'invention de la dirigeabilité des ballons et l'apparition du plus lourd que l'air a donné un regain d'activité à cette question, elle ne date toutefois pas d'aujourd'hui. Dix ans à peine après la première ascension libre en sphérique, le chimiste Guyton de Morveau, représentant du peuple à la Convention, demandait que les aérostats soient employés comme auxiliaires de nos armées et d'en faire de véritables observatoires mobiles pour reconnaître les emplacements et les forces des troupes ennemies.

Le 25 octobre 1793, le Comité du Salut Public rendait un arrêté d'après lequel « il serait préparé sans « délai un aérostat capable de porter deux hommes « pour faire des observations à l'armée du Nord ». Les physiciens Coutelle et Conté étaient chargés de l'exécution de cet arrêté. Le 2 avril 1794, un autre arrêté du Comité du Salut Public organisait la première compagnie d'aérostiers. L'aérostation militaire était créée en France.

Le 2 juin 1794 a lieu dans Maubeuge, assiégée par les Autrichiens, la première ascension militaire captive sous la direction de Coutelle. Le rapport fait à

la descente par l'officier du génie « fut tellement clair
« et circonstancié qu'il paraissait impossible désor-
« mais à l'ennemi de faire un mouvement qui ne fût
« pas aussitôt connu de la place (1) ». Il faut surtout
signaler l'effet moral produit par cette ascension sur
les assiégés et sur les assiégeants.

Les services rendus par l'aérostation permirent à Jourdan de s'emparer de Charleroi le 25 juin 1794, juste à temps pour livrer et gagner le lendemain la bataille de Fleurus pendant laquelle Coutelle et le général Norlot, montés dans la nacelle de l'*Entrepreneur*, ne cessèrent de transmettre au général en chef les indications les plus précises sur les manœuvres de l'armée de Cobourg.

Ces résultats incitèrent le Comité du Salut Public à créer une deuxième compagnie d'aérostiers qui fut d'une grande utilité l'année suivante (1795) au siège de Mayence.

Pendant les campagnes de 1796 et de 1797, les ballons militaires ne rendirent malheureusement que peu de services. Cela tient pour une grande part à la mobilité des armées du Rhin et de Sambre-et-Meuse, sous les ordres de Moreau et de Hoche, qui ne permettait pas au matériel aéronautique, lourd et encombrant, d'être transporté et prêt en temps utile.

(1) Les aérostiers militaires pendant les guerres de la Révolution. Capitaine Létonné, *Revue du Génie militaire*, mai 1903.

A la suite de ces mécomptes, un décret du Directoire du 18 janvier 1799 supprime les deux compagnies d'aérostiers. L'aérostation militaire malgré les services rendus, avait cessé de vivre.

Il faut attendre jusqu'au siège de Vienne, en 1849, pour voir apparaître une nouvelle tentative d'application de l'aéronautique à la guerre.

Le 22 juin 1849, les Autrichiens assiégeants veulent lancer au-dessus de Venise 200 petits ballons portant des bombes incendiaires munies de mèches allumées. Mais le vent ayant tourné ramena ces engins sur leur camp et ils durent recevoir les coups destinés aux assiégés. Cette tentative malheureuse de bombardement aérien ne fut pas, bien entendu, renouvelée.

Une utilisation plus sérieuse et plus intéressante de l'aérostation fut faite par les Américains en 1861 et 1862 pendant la guerre de Sécession. Le Nordiste La Mountain traverse en ballon libre les lignes ennemies et envoie à son chef un rapport détaillé sur sa reconnaissance. Pendant le siège de Richmond par l'armée du Nord, un ballon captif muni d'un appareil photographique est lancé sur la ville, permet d'en relever les défenses et de signaler tous les mouvements des assiégés.

Quand éclata, entre la France et l'Allemagne, la guerre de 1870, il n'y avait aucune organisation

aéronautique existante chez l'un ou l'autre des adversaires. Elle nous aurait été d'une grande utilité pour suppléer aux insuffisances de notre service de reconnaissance. Lorsque l'investissement de Paris fut devenu complet, M. Rampent, directeur général des postes, eut l'idée d'organiser la poste aérienne avec le concours de MM. Nadar, Eugène Godard, de Fonvielle, les frères Tissandier, etc... Les 68 ballons qui quittèrent Paris pendant le siège permirent à la capitale de rester en relations avec la province ; mais partant presque toujours de nuit et étant montés par des pilotes civils ils ne donnèrent pas à nos commandants d'armée les renseignements que des aérostiers militaires, habitués à l'observation, auraient pu fournir.

Les courageux essais tentés par les frères Tissandier, avec les ballons *Ville de Langres* et *Jean-Bart*, à la 1^{re} et à la 2^e armée de la Loire, ne donnèrent aucun résultat, et ces aérostats n'ayant pas été construits pour le service demandé, furent détruits par des tempêtes.

Après la guerre de 1870, le service de l'aéronautique militaire est réorganisé en France sous l'impulsion de Gambetta, et grâce aux travaux du capitaine Ch. Renard. Des compagnies d'aérostiers participent aux campagnes du Tonkin (1884), de

Madagascar (1895), de Chine (1900), et malgré les difficultés du climat rendent d'appréciables services.

A la même époque, et dans tous les pays de l'Europe, on assiste au même développement. L'Allemagne, l'Angleterre, l'Autriche-Hongrie, l'Italie, la Russie, organisent, développent leurs services aéronautiques et l'utilisent dans toutes les occasions : campagnes dans l'Afrique du Sud (1884-1899), au Soudan (1885), en Abyssinie (1887) ; guerres hispano-américaine (1898), russo-japonaise (1902), italo-turque (1911).

Mais le 9 août 1884, les capitaines Renard et Krebs ont fourni la preuve de la dirigeabilité des ballons, et dès lors un nouveau champ d'activité s'ouvre à l'aéronautique militaire.

En effet, jusque-là, sauf l'expérience malheureuse des Autrichiens devant Venise, le rôle des aéroliers en campagne s'était réduit à l'observation captive ; le dirigeable et plus tard l'aéroplane vont apporter la possibilité, non seulement d'exécuter des reconnaissances sur un itinéraire fixé au départ, mais encore de combattre l'ennemi du haut des airs, en enlevant un équipage et des projectiles. « Je n'ai qu'une crainte, c'est que le ciel me tombe sur la tête », disait le guerrier gaulois ; il faudra à nos soldats une âme encore mieux trempée, car, dans les guerres de l'avenir ils devront supporter les effets, peut-être

moins terribles que démoralisants, des projectiles et des explosifs tombant du ciel.

Il ne s'agit pas là d'une simple hypothèse, mais d'une certitude pour tous ceux qui ont suivi le développement des services aéronautiques dans les différents pays, et spécialement en France et en Allemagne.

Cette dernière puissance peut disposer dès à présent de 26 dirigeables. Les Zeppelin, dont la valeur a été très discutée, peuvent emporter, à une vitesse de 72 à 77 kilomètres à l'heure, 25 personnes. Dernièrement un nouveau dirigeable, le *Hansa*, a même effectué le parcours Friedrichshafen-Hambourg, soit 700 kilomètres environ, à une vitesse de 83 kil. 800 à l'heure. Ces aérostats sont maintenant munis de mitrailleuses dans les nacelles. Le cloisonnement intérieur du ballon a même permis, en supprimant un compartiment, d'installer une tourelle qui pourra tirer de la partie supérieure du ballon. En novembre 1911, les dirigeables allemands ont fait autour de Cologne des manœuvres de jour et de nuit pendant lesquelles ils se sont exercés à lancer des projectiles sur des buts d'une superficie équivalant à la surface couverte par des usines à gaz, des gares de chemins de fer, des fortifications, des ponts. Ces tirs ont donné, paraît-il, d'excellents résultats.

En France, s'il ne paraît pas malheureusement

que nos dirigeables, moins rapides et moins armés, puissent lutter avec avantage contre les dirigeables allemands, nous avons cherché à emporter la supériorité par nos avions. Dans ce but, en dehors des appareils rapides à une place, aptes surtout à la reconnaissance, la direction de l'aéronautique a porté ses efforts vers la mise au point d'un appareil biplace ou triplace, permettant d'enlever, à une vitesse supérieure à 100 kilomètres à l'heure, un pilote, un passager et quelques kilos d'explosifs. Des expériences récentes qui ont eu lieu au camp de Châlons permettent de croire que ce but a été atteint (1).

(1) *Revue l'Aérophile*, 1^{re} août 1912. « Les récentes périodes de tir, qui eurent lieu le 20 et le 21 juillet, furent particulièrement intéressantes. Tous les records établis auparavant furent battus par Gaubert ayant comme tireur le lieutenant américain Scott, et par le lieutenant Varcin qui était seul à bord. Le 20 juillet, Gaubert, sur Astra Wright, avec le lieutenant Scott comme tireur, place 11 projectiles sur 15 dans la cible, et le lieutenant Varcin seul sur Farman, en place 10. »

Les mêmes expériences ont lieu à l'étranger. Voir *Aérophile*, même date : « Le lieutenant-colonel Lewis, du Signal Corps de l'armée américaine, a inventé une mitrailleuse pour le tir de ou contre les avions. Cet engin a été expérimenté les 7 et 8 juillet par le capitaine Charles de Forest Chandler également du Signal Corps. Il pèse 25 livres 6 onces, soit seulement 11 kilos 500 environ, et se charge avec des balles de fusil ordinaire. La première expérience a eu lieu par une hauteur de 75 mètres. Les cibles employées étaient des pièces de toile de 1 m. 80 X 2 m. 10, espacées de distance en distance. La vitesse de l'avion (Wright, type B) était de 68 kilomètres à l'heure. Toutes les cibles furent littéralement criblées. Le lendemain, une nouvelle expérience eut lieu par 170 mètres de hauteur et sur une seule

Il ne faut donc pas se dissimuler que dans une lutte entre les grandes puissances nous verrions les flottes aériennes s'entre-choquer et faire tomber leurs projectiles du haut des airs sur leurs adversaires terrestres.

La guerre continentale ayant été limitée par des conventions reconnues par presque tous les Etats, pourquoi donc les règles de la guerre aérienne, qui ne deviendra peut-être pas moins terrible, seraient-elles abandonnées au bon plaisir des belligérants ?

Après avoir examiné quelle est la nature et l'étendue des droits que les différents Etats peuvent avoir sur l'espace aérien qui les domine, nous rechercherons donc si la guerre aérienne est autorisée d'après les conventions internationales actuellement admises, et quels seront les droits et les devoirs qui incomberont aux belligérants et aux neutres du fait de cette nouvelle guerre.

cible de 1 m. 80 X 16 mètres ; 54 balles y furent mises. Ces résultats, dont il est superflu de souligner l'intérêt, ont été contrôlés par les officiers de l'Ecole Militaire d'aviation de College Park (Maryland). »

PREMIÈRE PARTIE

DE LA PROPRIÉTÉ DE L'ESPACE AÉRIEN

L'air, domaine presque exclusif des oiseaux, nécessaire à la vie de tous les êtres animés, ne paraissant pas susceptible de propriété privée et surtout d'appropriation, n'avait pas été revendiqué bien âprement jusqu'à ces dernières années.

Le propriétaire du sol se contentait du principe posé par le droit romain, et inscrit dans la plupart de nos codes, que sa propriété s'étend *usque ad cœlum*.

Les Etats, que la navigation aérienne, en ballon sphérique, ne pouvait guère effrayer par son peu d'importance, et le fait que ses rares pratiquants la considéraient comme un sport et non comme un moyen d'échanges internationaux, se contentaient d'une réglementation assez large et ne pensaient pas à défendre un droit de souveraineté que personne n'avait intérêt à leur contester.

Les progrès de ces dernières années dans la science aéronautique ont amené dans le domaine pratique la

question de la propriété de l'air, qui n'avait été jusqu'ici que le sujet de discussions d'école.

Chacun, voyant les profits qu'il pourrait tirer de la propriété de cet espace, que le génie de l'homme lui rendait enfin accessible, a cherché à faire triompher ses droits.

Le propriétaire du sol s'est fait fort de principes d'une ancienneté vénérable, mais qui n'avaient pas prévu ce nouveau mode de locomotion, pour réclamer la propriété illimitée en hauteur de l'espace aérien dominant son fonds.

Les États, redoutant les dangers que présenterait cette navigation pour leur domaine terrestre, ont revendiqué leurs droits de souveraineté sans limites sur l'atmosphère qui les environne, et dont certains proposaient de les dépouiller, pour en faire bénéficier le genre humain tout entier.

La lutte a donc pris une âpreté qu'elle n'avait pas connue jusqu'ici, chacun cherchant à faire triompher des droits ou une liberté qui lui paraissent indispensables.

De la solution donnée à cette question de la propriété de l'espace aérien dépendront de nombreuses conséquences au point de vue des droits et des devoirs des belligérants et des neutres dans la guerre aérienne. Nous allons donc examiner les principales théories qui ont été proposées, et nous indiquerons

celle qui nous paraît devoir, tout en respectant les droits des particuliers et les intérêts de la collectivité, assurer aux États le respect légitime et nécessaire de leur souveraineté.

SECTION I

LA LIBERTÉ DE L'AIR

Les partisans de cette doctrine partent de ce principe que l'air est une chose commune et nécessaire à tous, par sa nature même non susceptible de propriété.

Ce droit de propriété ne peut en effet exister que sur des choses susceptibles de possession. Or l'air, masse gazeuse, toujours en déplacement autour de la terre, ne présente aucun des caractères essentiels à la possession ; ce n'est que par une modification de sa nature qu'il en peut devenir susceptible : par exemple l'air liquide, ou bien l'air dont certaines sociétés extraient l'azote qu'elles vendront ensuite sous forme d'engrais chimiques.

Personne ne pouvant revendiquer sur lui un droit de propriété, son usage doit donc être libre, et la circulation aérienne ne peut plus être arrêtée par des frontières.

Mais ne faudra-t-il pas admettre certaines restrictions à ce principe, tenant à la situation sous-jacente des Etats par rapport à cet espace sur lequel ils n'auraient plus aucuns droits ?

CHAPITRE PREMIER

Liberté de l'air sans restrictions.

Pour MM. Bluntschli et Pradier-Fodéré, l'air ne pouvant être enfermé entre des frontières doit être libre, et aucune restriction ne pourra être portée soit sur mer, soit sur terre, à la circulation des aérostats. M. de Nys, dans son rapport à l'Institut de droit international sur le régime juridique des aérostats (1902), soutient également cette thèse, en formant le souhait que la circulation aérienne ne soit pas étouffée par les lois et règlements de toute espèce qui nous enserrent sur terre, mais puisse se développer librement.

Il y a lieu, à notre avis, de distinguer entre la liberté de l'air au-dessus de la mer libre, et la liberté de l'air au-dessus de la mer territoriale et des Etats.

Il est admis sans conteste que la circulation aérienne sera libre au-dessus de la mer libre. Cette solution est seule logique et imposée par la nature des choses. Au profit de qui, en effet, cette liberté pourrait-elle être aliénée, et qui serait fondé à revendiquer un droit de propriété sur cette partie de l'espace ?

La solution peut être plus discutée pour l'espace

aérien dominant la mer territoriale. Il y aurait lieu en effet de déterminer exactement quelle est la nature des droits de l'Etat riverain. Sans vouloir entrer dans une controverse qui sortirait des limites de notre sujet, il nous semble possible d'admettre que l'Etat limitrophe n'a pas sur la mer territoriale des droits souverains aussi étendus que ceux qu'il possède sur son domaine terrestre. Il ne paraît avoir sur elle que les droits nécessités par sa conservation.

De telle sorte que nous admettrons volontiers la liberté de la circulation aérienne sur la mer territoriale, sauf dans un rayon de 11.000 mètres, à compter de la côte, aux environs des ouvrages fortifiés ; cette interdiction nous semblant de nature à sauvegarder le droit de conservation de l'État riverain.

Mais l'air pourra-t-il être considéré comme libre au-dessus du territoire des États ? Il nous semble impossible d'admettre les conséquences d'une théorie aussi absolue.

Cette liberté de l'air laisserait l'État sans aucune défense vis-à-vis des aérostats publics ou privés appartenant à d'autres puissances. Ils pourraient surprendre tous les secrets de la défense nationale, violer les lois de l'hygiène et compromettre ainsi la sécurité du pays sans qu'aucune réglementation puisse venir les entraver, puisque ce serait alors la négation du principe admis.

Cette théorie n'assurerait d'ailleurs même pas en fait la liberté de la circulation aérienne, car les États sous-jacents auraient toujours le droit d'interdire l'atterrissage sur leur territoire aux aérostats étrangers et de prendre telles mesures qu'il leur conviendrait contre ceux qui n'observeraient pas cette interdiction.

Dans l'état actuel, les appareils, surtout les aéroplanes, étant toujours à la merci d'un arrêt du moteur, ce serait pour eux l'impossibilité de sortir des frontières du pays auquel ils appartiennent. Ou bien il faudrait donner le droit aux aérostats d'atterrir où bon leur semblerait, mais alors les États ne seraient même plus souverains sur la surface de leur territoire.

Cette doctrine nous amènerait donc finalement, soit à rejeter le principe de la liberté de l'air dont elle est partie, soit à imposer aux États une servitude d'atterrissage qui, avec le développement de la circulation aérienne, finirait par rendre leur souveraineté complètement illusoire.

CHAPITRE II

**Liberté de l'air sous réserve du droit de conservation
des Etats sous-jacents**

Certains auteurs, et en particulier MM. Fauchille, Rolland, Bonnefoy, Mérignhac, capitaine Ferber, ont vu les impossibilités auxquelles se heurtait la théorie de Bluntschli, trop peu respectueuse des droits souverains des Etats ; aussi, tout en affirmant le principe de la liberté de l'air, lui apportent-ils certaines restrictions.

M. Fauchille, désigné comme rapporteur par l'Institut de Droit international, a proposé un projet de règlement sur « le régime juridique des aérostats », qui a paru dans l'annuaire de l'Institut de 1902.

Ce projet très détaillé venait malheureusement à une époque où le dirigeable n'en était encore qu'à la période d'essais et où l'aéroplane était encore moins connu malgré les travaux de Mouillard, d'Ader, de Chanute et de Lilienthal.

Il vise donc surtout la réglementation de la circulation aérienne en ballon sphérique : « Des aérostats même non dirigeables peuvent éviter les portions de l'air qui leur sont interdites et qui sont celles le plus rapprochées du sol. » Et développant cette théo-

rie, il montre que les aéronautes, en combinant « l'existence dans les airs à des hauteurs différentes de courants se mouvant en sens inverse », les jets de lest qui leur permettront de monter à volonté, et les coups de soupape qui, en faisant perdre du gaz, les feront descendre, pourront se diriger et éviter ainsi ces portions de l'air qui leur sont interdites.

Pour justifier la réglementation qu'il proposait, M. Fauchille était donc obligé de supposer les ballons sphériques beaucoup plus dirigeables qu'ils ne le sont en réalité. Il ne faut pas oublier en effet qu'à chaque jet de lest des aéroliers correspond un mouvement ascensionnel du ballon qui n'est enrayé que par une perte de gaz résultant de la dilatation de celui-ci à l'intérieur de l'enveloppe. Le gaz s'échappant, le ballon redescend, nécessitant un nouveau jet de lest. Une ascension conduite dans ces conditions ne serait pas de longue durée. D'autre part, il n'est pas exact de dire qu'il existe à des hauteurs différentes des courants se mouvant en sens inverse ; ce fait peut se présenter de temps à autre, mais il ne faudrait pas le généraliser et en déduire la possibilité pour le pilote de sphérique de diriger son ballon où il le veut. Les concours d'atterrissage organisés à Vincennes en 1909, et que cite M. Fauchille, n'en sont pas une preuve, car dans ce genre d'épreuves le point d'atterrissage n'est indiqué que quelques ins-

tants avant le départ et d'après des renseignements fournis par les observatoires météorologiques sur la direction du vent.

Après avoir ainsi exposé les motifs de la réglementation qu'il propose, et divisé les aérostats en deux catégories : publics et privés, M. Fauchille énonce, dans l'article 7 de son projet, le principe de la liberté de l'air :

« L'air est libre. — Les États n'ont sur lui, en temps de paix et en temps de guerre, que les droits nécessaires à leur conservation. Ces droits sont relatifs à la répression de l'espionnage, à la police douanière, à la police sanitaire et aux nécessités de la défense. »

Voilà l'affirmation bien claire du principe de liberté. Il fait suivre cette règle des commentaires suivants : « L'air, par sa nature même, ne se prête à aucune appropriation ; il ne saurait être occupé d'une façon réelle et continue ; il ne peut donc être un objet de propriété. Il n'est pas davantage susceptible de souveraineté, sa nature encore s'y oppose. Il n'est possible d'agir sur une chose en maître, en souverain, que si on peut occuper cette chose ; or, l'atmosphère est rebelle à toute possession matérielle... Ainsi les États ne peuvent avoir sur l'atmosphère qui les environne ni droit de propriété, ni droit de souveraineté. Si cela est, il faut dès lors proclamer la liberté de l'espace en quelque portion qu'on

l'envisage : l'air est une chose qui n'appartient à personne, mais dont la destination est de servir à l'usage de tous. »

Cette doctrine, nous semble-t-il, repose sur une confusion entre l'air et l'espace aérien. Il est évident que l'air, masse gazeuse qui enveloppe notre globe, ne paraît pas susceptible de propriété ; toujours en mouvement, il ne connaît pas de frontières. L'homme ne peut s'en rendre maître que par une modification physique de la partie spéciale occupée. Il est de plus nécessaire à tous.

Dans la classification des choses selon la loi romaine, il entre, comme l'eau courante et la mer, dans la catégorie des *res communes*, les choses qui en vertu de leur nature même ne sont pas susceptibles de propriété.

Toute différente est la notion de l'espace aérien.

L'espace aérien, sur lequel chaque Etat peut revendiquer la souveraineté est facile à déterminer : il se trouve compris entre des verticales élevées jusqu'à l'infini sur ses frontières terrestres. Il peut donc être une *res nullius* si personne n'a la propriété du sol qu'il domine, mais il ne peut pas être une *res communis*. Sur cet espace ainsi délimité, l'Etat sous-jacent exercera ses droits de souveraineté par des actes d'administration et des règlements de police.

La doctrine de la liberté de l'air réduirait donc

l'État à n'avoir plus comme frontière supérieure que la surface même de son territoire (1). Avec le développement de la circulation aérienne, cette situation serait intolérable et ne présenterait plus pour l'État aucune sécurité. Aussi la plupart de ses partisans lui donnent-ils comme correctif, avec M. Fauchille, des restrictions imposées au nom du droit de conservation des États sous-jacents.

La liberté de la circulation aérienne n'existera plus qu'au-dessus d'une certaine hauteur. Cette zone interdite varie suivant les théories, depuis 50 mètres pour M. de Bar, 500 mètres pour le capitaine Ferber, jusqu'à 1.500 mètres pour M. Fauchille. L'article 8 de son projet de 1902 porte en effet : « La navigation aérienne est, sauf les restrictions et exceptions indiquées aux articles 10, 11 et 12, interdite à moins de 1.500 mètres au-dessus de toutes les parties du territoire continental des États, et à moins de 1.500 mètres à compter de leurs côtes ou des ouvrages de défense installés sur leur rivage. La zone ainsi fixée porte le nom de zone de protection ou d'isolement. »

Devant les inconvénients de la liberté complète de l'air, les partisans de cette théorie se trouvent donc amenés à admettre certaines restrictions basées sur un droit de conservation.

(1) A. Henry-Couannier, La notion de frontière aérienne. *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*, 1910, p. 261.

M. Fauchille, en proposant en 1902 la limite de 1.500 mètres, pensait qu'à cette hauteur les États se trouveraient protégés de l'espionnage, la photographie ne permettant pas à cette époque de prendre à plus grande hauteur, des clichés ayant un intérêt quelconque. Mais de grands progrès ont été faits également dans cette science, de telle sorte que l'on peut dire aujourd'hui que la hauteur n'a plus d'importance.

Les appareils actuels permettent de distinguer sur la plaque, un objet dont la dimension minimum est de $1/10.000$ de la longueur focale de l'objectif. Si donc on est certain de pouvoir s'approcher à 1.000 mètres d'un objet de 1 mètre, il suffira d'un objectif au foyer de 0 m. 40 (usage courant, kodaks, etc...). Si on passe à 5.000 mètres en l'air, pour prendre une photographie verticale montrant un objet dont la dimension est de 1 mètre, il faudra un foyer de 0 m. 50. On fabrique normalement jusqu'aux foyers de 1 mètre (appareils téléphotographiques de la guerre). Il devient donc possible en fait de prendre des photographies dans toute l'atmosphère respirable.

D'autres auteurs, comme MM. Despagnet et T. Meyer, ont pensé donner à l'État, comme zone de protection, la région de l'air dans laquelle il peut faire sentir son autorité du sol par analogie avec les anciennes règles admises pour la mer territoriale. La

limite de cette zone aurait donc été la portée extrême d'un coup de fusil ou d'un coup de canon, or la maison Krupp vient d'inventer un canon qui porte à une hauteur de 7.400 mètres en ligne verticale.

Ceci permet d'apprécier tout ce qu'a d'incertain une théorie ne reposant que sur l'état d'une science ou d'une arme toujours perfectibles.

Cette doctrine libérale survenait à un moment où les esprits se tournaient de plus en plus vers un rêve de paix universelle. Il semblait que la navigation aérienne, en rapprochant les peuples, favoriserait leur fusion en une vaste confédération : les États-Unis d'Europe. Dès lors plus de guerres, par conséquent plus d'espionnage à craindre ; suppression des barrières douanières, donc plus de contrebande. Il n'y avait plus qu'à réglementer cette circulation, de telle sorte qu'elle ne vînt pas léser les justes intérêts des particuliers.

Mais les événements n'ont pas répondu à ces généreuses illusions ; les armements n'ont fait qu'augmenter d'intensité, et les États ont vu dans le nouveau moyen de locomotion une arme destinée à leur assurer la suprématie dans la guerre future. Dès lors, la liberté de la circulation aérienne ne pouvait plus exister. Les États, jaloux de leur souveraineté, et redoutant les avantages qu'une supériorité dans l'air aurait pu procurer à l'un d'eux, ne pouvaient plus

admettre ce principe. De là les restrictions apportées au principe par le droit de conservation reconnu aux États.

La séparation de l'atmosphère en deux zones, considérée d'abord comme suffisante pour protéger la souveraineté des États sous-jacents, est finalement rejetée par ses propres partisans.

M. Fauchille, dans un article publié par la *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne* (janvier 1910), réfute lui-même son ancienne théorie : « Ce procédé se heurte à une triple objection. Si l'air, par sa nature, répugne à l'idée de souveraineté, on doit repousser cette idée aussi bien pour une partie que pour l'ensemble de l'atmosphère. Mais il y a plus. A quel critérium s'attacher pour établir une séparation de l'atmosphère en deux zones distinctes ? Admettra-t-on que l'État soit souverain des airs par la puissance de la vue ou par la force du canon ? On aurait alors de la zone de souveraineté une mesure essentiellement variable dans le temps comme dans l'espace..... Quel que soit le critérium admis, le système des deux zones ne garantira jamais d'une manière suffisante les intérêts de l'État limitrophe : dans la zone de liberté absolue, là où il ne peut s'agir du droit de police de l'État, les aérostats, si haut qu'on les suppose, seront toujours à même de jeter à terre des objets contaminés ou de contrebande. » Il est

regrettable que M. Fauchille, tirant la conséquence logique de ces critiques, n'ait pas rejeté le principe de la liberté de l'air.

Tous ces systèmes de division de l'air en deux zones s'inspirent de la distinction entre la mer libre et la mer territoriale ; mais c'est à tort que certains auteurs ont pu trouver une analogie entre ces deux domaines et chercher à solutionner de la même façon les difficultés que leur propriété peut soulever.

L'air n'est pas comme la mer à côté du territoire, mais au-dessus du territoire, les deux zones se trouveront donc superposées, et quelle que soit la hauteur de la zone protectrice, rien ne pourra empêcher un objet lancé d'un aérostat de tomber à terre.

M. Fauchille renonce donc à cette division de l'air en deux zones proposée par lui dans le projet de règlement de 1902, mais il n'abandonne pas pour cela le principe de la liberté de l'air : « Afin de faciliter le plus possible la circulation des aérostats, nous croyons qu'il faut partir du principe que l'air est libre dans toutes parties. Mais soucieux des intérêts légitimes de l'État sous-jacent, nous accordons à cet État sur l'atmosphère tous les droits — et seulement ces droits — qui sont nécessaires à sa conservation et à sa défense, en entendant ces mots dans leur sens le plus large. » Et tirant les conséquences de ce droit de conservation, M. Fauchille admet :

1° Que l'Etat sous-jacent est autorisé à prendre les mesures nécessaires à la sécurité de sa population (interdiction de voler à moins de 500 mètres).

2° Que l'Etat peut interdire certaines régions de l'atmosphère pour se garantir de l'espionnage.

3° Que l'Etat peut exercer un droit de visite sur les aérostats qui survolent son territoire.

4° Que les aérostats seront soumis, pour les actes passés à leur bord, aux lois et à la justice dont ils portent le pavillon, sauf pour les actes contraires au droit de conservation de l'Etat limitrophe.

5° Que les aérostats militaires ou de police n'ont pas le droit de circuler sans autorisation dans l'atmosphère d'un Etat étranger.

Toutes ces restrictions faites, que reste-t-il donc du principe de la liberté de l'air ? La circulation aérienne se trouve entravée de toute façon. L'obligation de se maintenir à 500 mètres du sol, interdit aux aéronautes tout voyage par un temps tant soit peu brumeux, dans l'impossibilité où ils seront de repérer leur route. L'interdiction de pénétrer au-dessus des ouvrages fortifiés rendra la circulation en fait impossible dans les régions frontalières, si les Etats veulent user de leur droit d'une façon restrictive.

De quelle manière également les Etats pourront-ils exercer le droit de visite ? Celle-ci, dans l'état actuel de la navigation aérienne, est impossible dans les

airs ; mais alors ce sera pour les aéronautes l'obligation d'atterrir au moindre signal venu du sol ? Et cette obligation, il sera facile à l'État sous-jacent de la faire respecter, car il pourra alors invoquer son droit de conservation et traduire devant ses tribunaux l'aéronaute en contravention.

Nous voici donc bien loin de la conception de M. de Nys de la liberté aérienne. Se plaignant en effet des lois et règlements qui gâtent la vie sur terre, il espérait que la population aérienne serait libérée de toutes ces entraves et pourrait vivre à sa guise dans un air sans maître.

D'ailleurs, en reconnaissant à l'État sous-jacent le droit de poursuivre non seulement les actes d'espionnage, mais tous les actes préjudiciables à son droit de conservation, M. Fauchille porte encore une atteinte plus grave au principe de la liberté de l'air ; car si l'air est *res nullius* ou *res communis*, l'aéronat qui le traverse ne devrait être soumis qu'aux lois de l'État dont il porte le pavillon. Il reconnaît donc la souveraineté de l'État puisqu'il se soumet à un de ses attributs essentiels : la juridiction.

Il est vrai que cette solution se trouve imposée par l'impossibilité où serait, dans la plupart des cas, l'État victime d'un acte d'espionnage, de faire condamner les auteurs de cet acte par les tribunaux du pays auquel il aurait profité.

Le 30 mars 1910, M. Fauchille a déposé sur le bureau de l'Institut de Droit international un projet modifiant celui qu'il avait proposé à la session de Bruxelles en 1902.

L'article 7 du nouveau projet est ainsi conçu : « La circulation aérienne est libre. Néanmoins les États sous-jacents gardent les droits nécessaires à leur conservation, c'est-à-dire à leur propre sécurité et à celle des personnes et des biens de leurs habitants. » L'article 8 reconnaît à l'État certains droits dans le but de lui permettre de sauvegarder sa souveraineté territoriale : « Pour sauvegarder leur droit de conservation, les États peuvent fermer à la circulation certaines régions de l'atmosphère. Ils ont notamment le droit d'interdire la navigation au-dessus ou aux alentours des ouvrages fortifiés. Les parties du territoire au-dessus desquelles il est défendu de circuler seront déterminées par des marques visibles pour les aéronautes. »

Il y a bien dans ces deux articles une atténuation au principe de la liberté de l'air posé par l'article 7 du projet de 1902.

Celui-ci, en effet, dans son premier alinéa, décidait : « L'air est libre. » Dans le nouvel article il ne s'agit plus de la liberté de l'air, mais seulement de la liberté de la circulation aérienne. Cette formule aurait l'avantage de ne pas trancher la question de principe

de la propriété de l'air, si elle n'était suivie des mots : « néanmoins les États gardent les droits... » qui laissent bien supposer que l'Etat n'est pas souverain puisque l'on est forcé de lui conférer limitativement certains droits par un texte spécial.

Mais, par ailleurs, le nouveau texte de l'article 8 supprime la division de l'atmosphère en deux zones et donne aux États le droit d'interdire la circulation aérienne dans certaines régions à quelque hauteur que ce soit. Il y a là une concession importante à la théorie de la souveraineté des Etats.

Ce projet a été soumis à la Conférence internationale de navigation aérienne qui s'est ouverte à Paris au ministère des affaires étrangères, le 18 mai 1910, sous la présidence de M. Millerand, ministre des travaux publics.

Après avoir tenu de nombreuses séances du 18 mai au 29 juin 1910, la Conférence s'est ajournée sans avoir pu aboutir à une solution des questions qui lui étaient proposées.

Le principe de la liberté de la circulation aérienne devait causer ce résultat négatif dans une Conférence internationale composée de diplomates, et où les décisions, pour être opposables à tous, doivent être prises à l'unanimité et non pas à la majorité comme dans un comité de doctrine composé de jurisconsultes. Il était bien certain que, par suite des progrès

de la locomotion aérienne, les Etats, jaloux de leur souveraineté, n'admettraient pas sans difficulté la possibilité de voir leur atmosphère sillonnée d'engins sur lesquels ils n'auraient d'autres droits que ceux qu'une Conférence voudrait bien leur accorder.

Le journal *Flight*, organe officiel de l'aéro-club royal du Royaume-Uni, déclarait que : « La rupture de la Conférence semble avoir été causée par l'attitude de certaines puissances, y compris la Grande-Bretagne, qui désirent conserver le droit de fermer leurs frontières aux navires aériens d'une nationalité quelconque ou de toutes les nationalités, quand cela leur conviendrait, sans avoir besoin de justifier une telle action. »

M. Fauchille, rapporteur, a déposé sur le bureau de l'Institut de Droit international (session de Madrid, 1911), un projet de réglementation très complet sur le régime juridique des aérostats en temps de paix et en temps de guerre. Ce projet, sur la question de la liberté de l'air, reproduit les articles 7, 8 et 9 du projet de 1910. Nous le publions en annexe et nous aurons l'occasion d'en reparler en étudiant les lois de la guerre aérienne dans la deuxième partie de ce travail.

Il est regrettable que le Comité directeur du Comité juridique international de l'aviation, dans ses séances du 17 avril et du 1^{er} mai 1910, ait adopté,

malgré l'opposition des délégués allemands autrichiens, danois et anglais, le texte proposé par M. Marguerie : « La circulation aérienne est libre. Les États n'ont sur l'espace situé au-dessus de leur territoire, y compris les mers côtières, que les droits nécessaires pour garantir la sécurité nationale et l'exercice des droits privés. »

Les mots les États n'ont..... que..... rendront ce texte difficilement acceptable pour des États dont rien ne venait jusqu'ici limiter la souveraineté, bien que, d'autre part, cette affirmation du principe de la liberté puisse paraître assez platonique, puisque ce texte leur laisse les droits nécessaires pour garantir « l'exercice des droits privés ». Qu'advient-il en effet de la liberté dans le cas où la législation de ces États accorde au propriétaire du sol la propriété du dessus *usque ad cœlum* ?

Il est évidemment désirable qu'une réglementation internationale unique vienne faciliter le nouveau mode de locomotion ; mais le principe de la liberté de l'air, malgré les tempéraments apportés par le droit de conservation, ne garantissant pas suffisamment les intérêts des particuliers et des États, nous croyons que l'on serait arrivé plus facilement à un résultat en prenant comme point de départ le principe de la souveraineté des États sur l'espace aérien.

Ceux-ci, sûrs du respect de leurs droits, n'auraient

pas hésité alors à favoriser une circulation qui, en ouvrant de nouvelles voies au commerce mondial, ne pouvait être qu'avantageuse pour eux. Une entente internationale analogue à l'union pour les transports internationaux des marchandises par chemins de fer serait probablement intervenue et eût été plus profitable que la proclamation stérile d'un principe de liberté de l'air auquel les États ne chercheront qu'à apporter des entraves.

Ce principe, en effet, déjà dangereux pour eux en temps de paix, leur deviendrait complètement funeste en temps de guerre ; car si la circulation aérienne est libre, les États neutres n'auront aucun droit pour interdire le passage aux aérostats des belligérants dans l'atmosphère qui les domine. Ceux-ci pourront la traverser impunément. La neutralité de petits États tels que la Belgique, la Suisse, la Hollande, qui court déjà de bien gros risques dans une guerre entre les grandes puissances européennes, en deviendra encore bien plus aléatoire. Quelle sécurité restera-t-il pour ces pays qui verront les mesures destinées à sauvegarder leur neutralité connues des belligérants de la façon la plus précise.

Il est de plus facile à prévoir que des aéronefs ennemis, se rencontrant sur un pays neutre, n'hésiteront pas à en venir aux coups, dans l'espoir, en détruisant l'adversaire, de l'empêcher de remplir la

mission dont il était chargé. Dans ce cas, qu'advient-il du droit de conservation de l'Etat neutre ? Sera-t-il forcé de se battre pour faire respecter sa neutralité ?

Cette conséquence de la liberté de l'air n'avait pourtant pas fait reculer M. Fauchille et à la séance du 17 avril 1910 du Comité directeur du Comité juridique international de l'aviation, il a soutenu ce point de vue que : « Avec la théorie allemande qui admet la souveraineté de l'Etat sur l'espace comme une conséquence nécessaire de la souveraineté de l'Etat sur le territoire, on arrive, en temps de guerre, à une conséquence inacceptable : l'atmosphère constituant une dépendance du territoire terrestre, on devrait dire que l'atmosphère d'un Etat neutre serait fermée non seulement aux actes d'hostilité des aérostats belligérants, mais même à leur simple passage ; il s'en suivrait alors que des Etats qui n'ont de communication entre eux que par l'atmosphère d'un pays neutre ne pourraient pas se rejoindre dans leur propre atmosphère pour s'y combattre : la guerre aérienne serait donc pour eux impossible, d'où une inégalité à ce point de vue entre les différents Etats : ce qui n'est pas admissible. »

Une telle théorie nous étonne sous la plume d'un éminent jurisconsulte comme M. Fauchille. Cette

inégalité entre les États n'existe-t-elle pas déjà ?

Il est des États en Europe dont les frontières terrestres, bien que rapprochées, n'ont pas de point de contact : la France et l'Autriche par exemple. M. Fauchille admettrait-il que les armées françaises et autrichiennes puissent passer à travers la Suisse, l'Allemagne ou l'Italie, pour venir se combattre ? L'État qui laisserait ainsi violer sa neutralité, serait gravement responsable. Pourquoi donc n'en serait-il pas de même dans la guerre aérienne.

M. Fauchille d'ailleurs ne s'est-il pas rendu compte des inconvénients de cette théorie puisque l'article 1^{er}, alinéa 3, de son projet de 1911, décide que « les aérostats militaires des belligérants et aussi les aérostats publics non militaires, ne peuvent circuler au-dessus des États neutres qu'avec l'autorisation de ces États. »

Nous reviendrons d'ailleurs plus loin sur cette question, mais nous nous contenterons de remarquer que les partisans du principe de la liberté de l'air, après avoir admis le droit de conservation de l'État, se sont vu amenés à s'éloigner de plus en plus de ce principe de liberté. L'affirmation entière du principe : « L'air est libre » a fait place à une formule moins explicite : « La circulation aérienne est libre », et celle-ci elle-même se restreint de telle façon qu'il semble ne plus y avoir de place que pour la souve-

raineté des États dissimulée sous le droit de conservation.

La liberté de la circulation aérienne est donc, à notre point de vue, un rêve généreux mais qui entraîne des conséquences telles pour la sûreté des États qu'il est en définitive impossible de l'admettre.

SECTION II

SOUVERAINETÉ DES ÉTATS SOUS-JACENTS SUR L'ESPACE AÉRIEN

Nous avons donc vu que le principe de la liberté de l'air, tempéré par le droit de conservation des États, amenait peu à peu à reconnaître à ceux-ci sur l'espace aérien tous les droits que l'on a l'habitude de comprendre dans leur souveraineté. Pourquoi donc ne pas admettre l'extension de ce principe sur le nouveau domaine qui s'ouvre à l'activité des États ? Nous montrerons qu'il n'est pas incompatible avec le développement de la circulation aérienne, mais que sagement compris il nous permettra de voir cette circulation prendre une importance égale à celle qui s'exerce journellement sur les voies ferrées, les routes, les canaux et les fleuves. Ce serait déjà, semble-t-il, un bel avenir offert à la navigation aérienne.

Mais il est certain que si les développements de ce nouveau mode de locomotion le rendent nécessaire, les États se trouveront poussés par leur intérêt même à renoncer, dans des conventions internationales, à tout ou partie de leur souveraineté ; ce

renoncement même en est la plus formelle des reconnaissances, et des conventions de ce genre soumises à toutes les conditions de formation et d'extinction des traités, ne pourront les inquiéter.

Il restera, en effet, toujours possible aux États de reprendre les concessions qu'ils auraient faites et dont l'usage aurait montré les abus, tandis qu'avec le principe de la liberté de l'air, ils ne pourraient plus intervenir qu'au nom d'un droit de conservation toujours vague et dont l'application plus ou moins restrictive serait devenue une source perpétuelle de conflits.

I

On a fait remonter l'origine de ce principe de la souveraineté des États au droit romain : *Dominus soli est dominus cœli et inferorum*, ou : *cujus est solum ejus est usque ad cœlum*. Ces règles tendraient, en effet, à prouver que les Romains avaient vu la différence qui existe entre l'air et l'espace aérien.

Dans la classification qu'ils donnent des choses, ils font entrer l'air dans la catégorie des *res communes*, c'est-à-dire des choses qui ne sont pas susceptibles de propriété. Il n'y a pas là une contradiction avec le principe *dominus soli* etc..., car il ne s'agit pas dans ce principe de la propriété de l'air, mais

de la propriété de l'espace aérien qui domine le sol, et celle-ci fera partie des *res privatae*, c'est-à-dire des choses possédées par les particuliers.

Cette théorie est passée dans notre Code civil, et l'article 552 proclame que : « La propriété du sol emporte la propriété du dessus. »

Cet article a été interprété différemment. Pour les uns, par propriété du dessus, il faut entendre la propriété de l'espace aérien occupé ou non *usque ad cælum*, et cette opinion est soutenue en particulier par des jurisconsultes tels que MM. Baudry-Lacantinerie, Aubry et Rau. Pour les autres, et c'est là l'avis de MM. Naquet et Planiol, il ne faut entendre par ces mots que la propriété des choses unies, incorporées au sol.

Quant à nous, il ne nous paraît pas douteux que cet article, rédigé par des hommes imbus des idées romaines, prétend affirmer que la propriété du sol entraîne la propriété de l'espace dominant *usque ad cælum*. Les travaux préparatoires et les explications données par Portalis en font foi.

Mais le droit romain était un droit privé, il ne cherchait qu'à réglementer les relations des particuliers entre eux. La notion de l'Etat ne se comprenait pas alors comme indépendante de celle de l'universalité des citoyens ; l'Etat n'avait de souveraineté que celle qu'il tenait des particuliers. Il n'avait pas une

existence, un domaine propre au-dessus et en dehors de celui des citoyens ; sa seule fonction était de faire respecter les droits des particuliers.

La conception de l'Etat n'est plus la même à notre époque. Nous lui attribuons des pouvoirs d'administration et de police qu'il doit exercer dans un but d'intérêt général et pour le développement du pays.

Cet intérêt général peut être contraire aux droits des particuliers et amener l'Etat à réduire par exemple le droit de propriété, dans le cas d'expropriation, au simple droit à une indemnité fixée par un jury. La mission de l'Etat n'est donc plus seulement, comme dans la conception romaine, de faire respecter les droits des citoyens, mais d'exercer les pouvoirs souverains qu'il possède dans un but d'intérêt général devant lequel tout autre droit doit céder.

De même que l'Etat a été amené à réglementer l'exploitation du sous-sol, pour que les ressources minières, nécessaires au développement et à la sécurité du pays ne soient pas gaspillées ; ainsi il se trouvera conduit à donner des règles à cette circulation aérienne, et cela non pas en vertu d'un droit de conservation plus ou moins vague, mais en vertu des pouvoirs souverains que nous lui reconnaissons et qui lui sont également reconnus par les autres Etats sur son territoire.

M. de Valles justifie très exactement cette nouvelle

extension des pouvoirs de l'Etat (1) : « L'espace ne peut plus être considéré comme un élément inaccessible à l'homme, dominant la surface de la terre, immuablement, sans qu'une vie s'y développe ; mais au contraire il est devenu une voie de communication qui sera peut-être, dans un avenir bien proche, la voie de communication la plus importante. L'Etat qui jusqu'à ce jour avait borné son activité au territoire trouve une autre sphère d'application de tous ses pouvoirs : pouvoirs de police, de réglementation, d'intervention, et si l'on veut même de monopolisation. » En un mot, les pouvoirs souverains de l'Etat sur son domaine terrestre viennent s'étendre sur toutes les conquêtes que sur son sol l'initiative de ses habitants a pu réaliser dans le domaine aérien. Cette souveraineté qu'il a pu ne pas revendiquer à une époque où elle ne lui aurait été d'aucune utilité, lui est devenue nécessaire aujourd'hui.

Un auteur, M. Meili, a pourtant prétendu déduire de la Convention de Berlin (1906), concernant l'usage de la télégraphie sans fil, un abandon par les puissances du principe de leur souveraineté sur l'espace aérien.

(1) Arnaldo de Valles, L'espace aérien et sa domanialité. *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*, juillet 1910.

Avec Mme Jenny Lycklama (1), nous voyons plutôt dans cette convention une extension à un nouveau mode de télégraphie des ententes internationales résultant de l'union télégraphique fondée en 1865 à la Conférence de Paris, et nous en déduisons tout au contraire le maintien du principe de la souveraineté, puisque le consentement des États a été jugé nécessaire pour autoriser le passage des ondes hertziennes au-dessus de leur territoire.

Depuis cette époque d'ailleurs, et surtout depuis l'apparition de l'aéroplane, ne voyons-nous pas dans tous les États la circulation aérienne faire l'objet de nombreux règlements de police, fixant les conditions de navigabilité, interdisant certaines zones de territoire, le passage au-dessus des agglomérations, etc... Les puissances ne semblent donc pas être entrées dans la voie du renoncement à leurs droits de souveraineté sur l'espace aérien.

II

Cette souveraineté devra-t-elle être limitée à une certaine hauteur ou comprendre toute l'étendue de l'espace aérien qui domine le territoire des États?

(1) Mme Jenny Lycklama, La souveraineté aérienne. *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*, 1910.

Certains auteurs, et en particulier MM. von Heltendorff, Rivier, Pietri, von Listz ont voulu limiter cette souveraineté des États.

Mais quel critérium faudra-t-il prendre pour fixer cette limite ? Nous retombons ici dans tous les inconvénients des théories proposées par les partisans de la liberté de l'air avec zone de protection ; pour M. von Heltendorff ce sera une hauteur de 1.000 mètres au-dessus des plus hauts points du sol ; pour M. Rivier, la portée extrême d'un coup de fusil ; pour MM. Pietri et von Listz, cette souveraineté s'étendra jusqu'où l'État pourra la faire respecter par les armes.

Ces mesures sont trop variables pour qu'il soit possible de fonder sur elles un droit aérien. De plus les États vont se trouver, comme dans la théorie précédente, avoir au-dessus d'eux une partie de l'espace aérien dans laquelle la circulation sera ouverte à tous et sur laquelle ils n'auront plus aucun pouvoir. Nous avons déjà vu tous les inconvénients de ce système, nous n'y reviendrons pas encore ici, mais nous remarquerons que, bien que partie d'un principe opposé, cette théorie nous amène au même résultat que celle de la liberté de l'air et rendra comme elle bien précaire la sécurité des États.

Il n'est d'ailleurs pas possible d'admettre la souveraineté de l'État sur la partie inférieure de l'atmos-

phère et de ne pas la reconnaître dans la partie supérieure. Cette erreur provient toujours de ce que l'on a voulu comparer la situation de l'air à celle de la mer, et réserver, par analogie, à l'État sous-jacent une certaine partie de l'espace aérien, correspondant à la mer territoriale, sans tenir compte de ce fait que la mer est à côté de l'État, tandis que l'air est au-dessus. Quelle que soit la hauteur à laquelle navigueront le dirigeable ou l'aéroplane, ils seront toujours à même de faire sentir leur pouvoir sur la terre. Nous sommes donc conduits à admettre pour l'État un droit de souveraineté complet sur l'espace aérien qui le domine, à quelque hauteur que ce soit.

Mais la propriété de l'espace aérien placé sous cette souveraineté de l'État appartiendra-t-elle au propriétaire du sol ?

C'est là une question très discutée, mais que nous croyons devoir résoudre par la négative. Nous avons vu que le droit romain donnait une solution favorable au propriétaire du sol : *dominus soli est dominus cæli et inferorum*, mais que cette solution transportée dans notre Code n'y avait plus sa raison d'être, par suite de la conception différente que nous avons de la souveraineté de l'État.

De plus, on peut faire observer que cette règle était sans portée à son époque, puisque la navigation aérienne, malgré la légende de Dédale et d'Icare,

n'était pas encore entrée dans le domaine de la réalité.

Il est d'ailleurs certain que l'article 552 n'est plus considéré comme intangible par notre législateur. Les lois sur le régime minier obligent le propriétaire du fonds à se contenter d'une simple indemnité pour l'expropriation qu'il subit par suite de la concession de la mine. Le propriétaire d'une maison ne peut non plus empêcher la pose sur son immeuble de fils télégraphiques. Il y a bien dans ces deux cas une restriction apportée aux droits du propriétaire, soit sur son sol, soit sur l'espace aérien qui le domine. Il semble donc bien que chaque fois qu'un intérêt général se trouve en jeu, le droit de propriété des particuliers doit fléchir devant lui. Or le développement de la circulation aérienne, en augmentant et en facilitant les transactions, est susceptible d'être pour le pays une nouvelle source de richesses.

Mais pour aménager les futures voies de l'air, il y aura de grandes dépenses à engager. Il faudra créer les terrains d'atterrissage et les hangars qui seront les ports des futurs navires aériens, imprimer des cartes indiquant les grandes voies aériennes, construire et entretenir des phares qui permettront au voyageur égaré dans la nuit de retrouver sa direction. et une foule d'autres frais qui se révéleront au fur et à mesure des perfectionnements de cette science.

Cet aménagement du territoire national sera rendu impossible, si l'on se heurte sans cesse à un prétendu droit de propriété des particuliers sur l'espace aérien. Ce droit sera l'origine de vexations sans nombre pour les pilotes d'aérostats ou d'aéroplanes et d'entraves apportées à la navigation aérienne.

La solution de ces difficultés consiste pour l'Etat à ne reconnaître la propriété du propriétaire du sol sur l'espace aérien que dans les limites où il aura occupé cet espace soit par des plantations, soit par des constructions. En dehors de cette zone de hauteur variable, l'espace aérien fera partie du domaine public de l'Etat au même titre que les fleuves et les rivages de la mer, classés dans ce qu'on appelle parfois le domaine public naturel, par opposition au domaine public artificiel, comprenant les canaux, routes et chemins de fer.

Il aura donc sur cet espace déterminé comme nous l'avons indiqué, par des verticales élevées sur ses frontières terrestres, des droits d'administration et de police.

Cette théorie de la domanialité de l'espace aérien, proposée par M. de Valles (1), nous semble la plus favorable pour servir de base à la souveraineté de l'Etat sur l'atmosphère, en même temps que de

(1) Arnaldo de Valles, L'espace aérien et sa domanialité, *op. cit.*

nature à donner aux voyageurs de l'air le maximum de liberté compatible avec cette souveraineté nécessaire, à notre avis, des Etats sous-jacents.

Sur l'espace aérien propriété des particuliers l'Etat n'aurait eu que les pouvoirs de police nécessaires à la sauvegarde de cette propriété, il n'aurait pu intervenir de façon plus active qu'en vertu de lois spéciales ; sur l'espace aérien, dépendance du domaine public, l'Etat aura tous les droits, pourra prendre toutes les initiatives nécessaires pour une meilleure utilisation sans être sans cesse obligé de faire intervenir le pouvoir législatif : « L'Etat, par rapport à l'espace aérien, devient une force active : il élargit la défense nationale du territoire à tout l'espace dominant : il fixe les modes de la nouvelle circulation, il joue un rôle bien plus important que celui qui lui incombe du fait de la police de la propriété privée d'après les règles du droit commun et que celui qui consiste en la police des aéronefs de sa nationalité lorsque le régime de liberté s'applique : il intervient, il agit lui-même. Pour ces raisons nous croyons qu'il faut poser un principe, à savoir : l'espace aérien est une dépendance du domaine public (1). »

Ceux qui prétendent que l'air, par sa nature, n'est

(1) Arnaldo de Valles, *op. cit.*

pas susceptible de propriété, peuvent aussi se rallier à ce principe, puisque, d'après la théorie la plus ancienne et encore la plus généralement admise, l'Etat n'est pas propriétaire des biens compris dans le domaine public. Il ne peut les aliéner ou en disposer à titre quelconque, il en est, suivant la formule classique, « gardien et dépositaire ».

Il ne peut donc avoir sur ces biens que des droits d'administration et de police, mais ces droits l'Etat souverain pourra les exercer à quelque hauteur que ce soit dans son atmosphère, sans que l'on puisse venir lui opposer une prétendue liberté de l'air.

Cette liberté d'ailleurs, la circulation aérienne la trouvera aussi bien dans le principe de la domanialité que dans tout autre. Les biens du domaine public : routes, canaux, fleuves, rivières navigables et flottables, rivages de la mer, sont en effet administrés par l'Etat dans l'intérêt de tous. Non seulement les citoyens, mais même les étrangers en ont le libre usage. Ne voyons-nous pas nos routes sillonnées d'automobiles appartenant à des étrangers, nos plages envahies par la société la plus cosmopolite, sans qu'aucune entrave, autre que le respect des règlements de police, soit apportée. La meilleure garantie de cette liberté d'usage n'est-elle pas l'intérêt même des Etats ? Les voyageurs qui viennent chez nous y dépensent une partie de leurs revenus et enrichissent

ainsi les particuliers et l'Etat. Un nouveau mode de locomotion apparaît qui peut être appelé à augmenter en les facilitant, les transactions entre les différents pays. Pourquoi les Etats se montreraient-ils défavorables dans l'avenir à cette navigation aérienne susceptible de les enrichir et respectueuse de leurs droits ? Il nous semble donc bien que le principe de la domanialité de l'espace aérien, loin d'entraver la circulation aérienne, sera pour elle la meilleure garantie de développement.

Mais cette liberté de jouissance laissée à tous ne pourra jamais devenir un danger pour l'Etat, à l'inverse de ce qui se passe dans la théorie de la liberté de l'air. Les règlements de police édictés pour régler cette circulation devront être respectés par tous, et l'étranger qui voudrait les violer serait exposé à des sanctions pénales, sans préjudice d'un arrêté d'expulsion, arrêté ne constituant en effet que l'exercice du droit de police.

L'Etat trouvera donc aussi dans cette théorie la sauvegarde de ses droits les plus essentiels. Les frontières qui se trouvaient en fait supprimées par les partisans de la liberté de l'air, reprennent toute leur ancienne importance. Toutefois il nous semble qu'une modification de nature devrait leur être apportée.

Les frontières terrestres d'un Etat sont actuellement constituées par une ligne sans épaisseur, jalon-

née de bornes de place en place. Cette séparation entre les pays pouvait suffire quand toutes les communications ayant lieu par terre, il était toujours facile de s'apercevoir du moment où l'on franchissait cette ligne et où l'on entrait sur le territoire d'un Etat limitrophe.

Mais pour le pilote d'aéronef ou d'aéroplane, obligé souvent de voyager à grande hauteur dans l'atmosphère pour éviter les remous occasionnés par les obstacles du sol, cette ligne frontière sera invisible, et il lui sera en tous cas difficile de savoir exactement s'il en est en deça ou au delà. La difficulté sera d'ailleurs la même pour celui qui, placé à terre, déterminera difficilement à la vue dans quelle partie de l'air se trouve le voyageur aérien. Des incidents regrettables, comme celui du ballon *Tschudi* (août 1904), ne pourront manquer de se produire dans ces conditions.

Pour éviter ces difficultés, nous serions partisan de la création des zones frontières. Ces zones seraient d'une étendue suffisante pour rendre inexcusable la faute du pilote qui les aurait franchies sans atterrir : 3.000 mètres, par exemple, nous semblent suffire pour remplir ce but. Pour la constituer, il suffirait actuellement que les Etats voisins se mettent d'accord pour reconnaître une zone neutre de 1 500 mètres de part et d'autre de leurs frontières actuelles. Sur cette zone neutre seraient installés les services

douaniers et sanitaires des deux pays voisins, et les pilotes d'aéronefs ou d'aéroplanes passant d'un pays à l'autre seraient obligés d'atterrir et de faire viser leurs papiers de bord.

Une telle obligation, admise déjà dans les relations maritimes, ne nous semble pas excessive et serait de nature à permettre aux Etats un contrôle seul efficace de l'entrée des appareils aériens sur leur territoire.

Cette théorie de la frontière-volume a été exposée très clairement par M. Henry-Couannier, et nous partageons complètement son opinion sur ce point. « Si la frontière-volume n'a jamais été définie, c'est que les jurisconsultes ont toujours éprouvé, vis-à-vis des notions de la frontière, un respect absolu. La frontière leur est apparue comme une convention intangible. Il conviendrait cependant de ne pas oublier qu'elle n'est devenue intangible que par la force du temps et des traités ; elle est avant tout une convention et elle est née de conventions (1). » Si des besoins nouveaux apparaissent, rien n'empêche donc les États souverains de délimiter leurs frontières d'une autre façon.

L'espace aérien faisant partie du domaine public, les aérostats publics des pays étrangers n'y pourront

(1) A. Henry-Couannier, La notion de la frontière aérienne. *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*, 1910.

circuler qu'avec l'autorisation de l'Etat souverain. Cette conséquence qui découle logiquement de la théorie que nous avons adoptée, et qui ne pouvait être admise que comme une exception dans la doctrine de la liberté de l'air, garantit la sécurité de l'Etat sous-jacent.

L'espionnage sera rendu presque impossible par l'obligation où seront tous les aéronefs ou aéroplanes d'atterrir avant d'entrer sur le territoire étranger. Il sera en effet toujours possible d'interdire, par un règlement de police, le transport d'appareils photographiques aux aéronautes. Le passage au-dessus des zones fortifiées et dans un certain rayon autour de ces zones pourra de même être interdit.

La contrebande sera aussi rendue beaucoup plus difficile par cette obligation de l'atterrissage dans une zone frontière où la surveillance sera facile, tandis qu'elle serait impossible à exercer sur toute l'étendue d'un pays.

Ces interdictions seront certainement respectées, car l'Etat étant souverain sur toute l'étendue de l'atmosphère, les navigateurs aériens sauront qu'en cas de contravention aux règlements, ils seront justiciables des tribunaux du pays sous-jacent. Les Etats pourront s'engager à légiférer en vue d'établir une législation permettant de poursuivre devant leurs tribunaux, leurs nationaux qui ne se seraient pas

soumis à l'obligation de l'atterrissage dans la zone frontière, ou qui se seraient rendus coupables de délits sur territoire étranger. Ils auront en effet un intérêt réciproque au point de vue des douanes et des mesures sanitaires à ce que ces prescriptions soient rigoureusement observées. Enfin, si la guerre venait à se déchaîner, les puissances neutres trouveraient dans leur droit de souveraineté sur l'espace aérien, le moyen d'interdire le passage au-dessus de leur territoire aux aéronefs et aéroplanes des belligérants, car l'air fait partie de leur territoire, et leur territoire est inviolable (art. 1^{er}, Convention concernant les droits et les devoirs des puissances et des personnes neutres en cas de guerre sur terre. La Haye, 1907).

DEUXIÈME PARTIE

LES RÈGLES DE LA GUERRE AÉRIENNE

Après avoir recherché quelle était la situation de l'espace aérien vis-à-vis des territoires sous-jacents, et nous être arrêté au principe de la souveraineté des Etats basée sur le caractère domanial de cet espace, nous allons maintenant examiner :

1° Quels sont les services que les aérostats et aéroplanes peuvent rendre dans une guerre ;

2° Dans quelles mesures les puissances belligérantes pourront utiliser leurs services d'après les règles de droit international posées par les Conférences de la Haye de 1899 et de 1907.

3° Puis nous étudierons les rapports des belligérants entre eux ;

4° Et enfin, les rapports des belligérants avec les neutres.

SECTION I

L'UTILISATION DES AÉROSTATS ET AÉROPLANES A LA GUERRE

Il nous semble qu'avant de chercher quelles seront les règles de la guerre aérienne, il convient d'examiner de quelle manière les puissances belligérantes se serviront actuellement de leurs flottes aériennes et les services qu'elles en attendent ; et dans ces mots « guerre aérienne », nous comprenons non seulement le jet de projectiles ou d'explosifs, mais aussi tous autres usages, tels que l'exploration et l'observation, auxquels pourraient être utilisés les aérostats militaires.

Les engins aériens actuellement à la disposition des armées sont de trois sortes : le ballon sphérique, le ballon dirigeable, l'aréoplane ou hydroaéroplane.

Le ballon sphérique, le plus ancien des trois, celui dont les services furent si appréciés pendant les campagnes de la Révolution, est aujourd'hui un peu délaissé, par suite de l'apparition de ses deux cadets. Il se trouve vis-à-vis d'eux dans la même situation qu'aurait sur mer une frégate à voiles luttant contre

un croiseur ou un cuirassé moderne. Aussi son usage deviendra-t-il fort restreint. Il ne servira plus guère que comme ballon captif à l'observation, quand un parti aura détruit la flotte aérienne adverse. Faute de tout autre moyen, il pourra contribuer à relier une place assiégée au reste du pays, comme le cas s'en est présenté pour Paris en 1870 ; mais encore ne sera-ce pas sans risques pour lui. Au point de vue de la guerre aérienne, les services qu'il peut rendre sont donc presque nuls.

Le dirigeable, après avoir été pendant quelques années le maître incontesté de l'air, se voit aujourd'hui supplanter par l'aéroplane, mais, tel quel, il est encore susceptible de rendre de grands services. Le cube de ces ballons — pour les Zeppelin, Victoria-Luise et Hansa, 18.700 mètres cubes — leur permet en effet d'enlever à une altitude suffisante (1) pour ne plus être en but aux tirs effectués sur eux de terre, un équipage et un lest suffisant pour pouvoir tenir l'air pendant un temps assez long (2).

(1) Le 18 juin 1912, le ballon dirigeable *Conté*, au cours d'une ascension, s'est élevé à 3.050 mètres. Il y avait à bord 6 passagers, 1.620 kil. de lest, 325 litres d'essence, 28 litres d'huile et 45 kil. d'eau.

(2) Les 18-19 septembre 1911, le dirigeable *Adjudant-Réau*, part d'Issy avec 9 hommes d'équipage et 2.000 kil. de charge utile ; passe à Epernay, Châlons, Verdun, Toul, Epinal, Remiremont, Langres, Troyes et Issy ; soit 989 kilomètres en 24 h. 20.

Leur but, dans les premiers jours qui suivront une déclaration de guerre, sera de porter le trouble dans la mobilisation. Pour cela il leur sera facile, ayant emporté comme lest quelques centaines de kilos d'explosifs, d'aller faire sauter au delà de leur frontière les voies ferrées, ponts, ouvrages d'art, permettant ainsi à leur parti de prendre une avance considérable en désorganisant l'adversaire. Pour pouvoir mener à bien cette tâche, il leur faudra probablement lutter contre les flottes aériennes adverses. Ils seront dans ce but armés de mitrailleuses et de canons à tir rapide. Nous voyons actuellement dans tous les pays des concours organisés pour stimuler et récompenser les inventeurs d'appareils de pointage, susceptibles de donner à leur pays la maîtrise de l'air.

Quand l'une des deux flottes aura pris sur l'autre une supériorité incontestée, elle pourra alors en toute sécurité procéder à des reconnaissances détaillées qui lui permettront de tenir le général en chef au courant de toutes les manœuvres de l'adversaire, et pour cela les dirigeables auront à bord des postes de télégraphie sans fil qui les laisseront en communication constante avec leur parti.

L'aéroplane, ne pouvant enlever jusqu'ici qu'un poids assez faible, sera avant tout « un remarquable instrument d'observation » (1) et de reconnaissance.

(1) Rapport général du budget de la guerre 1911 ; M. Clémentel, rapporteur.

La rapidité avec laquelle il se déplace (1), lui permet en effet, en restant à une altitude moyenne de 600 à 800 mètres, à laquelle il est invulnérable, de relever avec certitude les emplacements de troupes, de batteries d'artillerie, etc..., et d'apporter ainsi au chef qui l'a envoyé les renseignements les plus précieux sur la situation de l'adversaire. Sa vitesse lui permet également les reconnaissances à longue portée qui révéleront l'emplacement des réserves.

Le concours militaire d'aviation de Reims (octobre-novembre 1911) a en effet révélé des appareils susceptibles de fournir un parcours de 300 kilomètres avec 300 kilos de charge utile à bord à une vitesse de 116 kilomètres à l'heure. Un aéroplane de cette sorte pourra donc faire une reconnaissance à 150 kilomètres du front, soit 6 jours de marche, et en apporter le résultat en moins de 3 heures (2).

L'aéroplane engin de reconnaissance devra pouvoir se défendre à l'occasion contre les dirigeables ou aéroplanes adverses qui chercheraient à l'empêcher de remplir sa mission. Dans ce but il sera muni

(1) Védrines, le 22 février 1912, fait sur appareil Deperdussin-Gnôme 140 HP, 200 kilomètres en 1 h. 15.

(2) Le lieutenant Sylvestre effectue, le 1^{er} mars 1912, un voyage de 4 h. 12 sans escale avec passager, Etampes-Sézanne (Marne), aller et retour, 300 kilomètres.

Le 18 juin 1912, le lieutenant de Marnies vole de Buc à Verdun sans escale avec passager, soit 285 kilomètres en 1 h. 50, soit à vitesse approximative de 145 kilomètres à l'heure.

de mitrailleuses ou d'appareils quelconques de lancement de projectiles. Son rôle à ce point de vue, comme engin de combat, n'est pas encore bien défini. Mais il est certain que les perfectionnements apportés aux aéroplanes permettront d'enlever des poids de plus en plus élevés, tout en conservant leur vitesse et leur souplesse actuelle. Les aviateurs italiens en Tripolitaine sortent presque journellement, et si les jets de bombes qu'il ont effectués paraissent avoir donné d'assez médiocres résultats, en revanche les nombreuses reconnaissances qu'ils ont exécutées ont fourni aux généraux dirigeant les opérations les renseignements les plus précis.

Le rôle de l'hydroaéroplane ne sera pas moindre dans la guerre maritime. Après une période d'essais assez longue, un type d'appareil susceptible de partir ou d'atterrir sur un navire a été essayé avec succès aux États-Unis en 1911.

Depuis les recherches se sont surtout orientées vers l'invention d'un appareil capable de partir de l'eau et de s'y reposer son vol fini. Plusieurs hydroaéroplanes remplissant ce but ont été présentés cette année, du 24 au 31 mars, au meeting de Monaco. Au mois de mai avaient lieu en Angleterre de grandes manœuvres navales, des hydroaéroplanes y prirent part et donnèrent des résultats fort satisfaisants. Ils purent non seulement partir d'une plate-forme ins-

tallée *ad hoc* sur un navire (le *Hibernia*), mais encore ils ont pu aisément être descendus du navire sur l'eau, y prendre essor, revenir se poser près du navire et s'y faire hisser par des moyens pratiques et simples. La marine française a également poussé ses recherches dans ce sens. Ces appareils serviront, comme sur terre, pour les reconnaissances à longue distance ; ils seraient de plus utilisés pour la défense des escadres contre les sous-marins. La mer, vue d'en haut, paraît en effet transparente jusqu'à une assez grande profondeur, et ce fait permet à l'hydroaéroplane de découvrir l'attaque du sous-marin assez à temps pour qu'il soit possible au cuirassé informé par lui de l'éviter.

Les dirigeables et les aéroplanes terrestres ou maritimes, sont donc appelés à rendre en campagne de grands services au double point de vue de la reconnaissance ou de l'observation et du combat aérien ; nous allons maintenant rechercher si ces usages sont prévus et autorisés par les règles actuelles du droit international.

SECTION II

LA GUERRE AÉRIENNE EST-ELLE PERMISE ?

Les règles internationales concernant la guerre aérienne furent une partie de l'œuvre des Conférences de la Haye de 1899 et de 1907.

En 1899, quand sur la généreuse initiative du tzar, les puissances convoquées envoyèrent leurs représentants à la Haye, le ballon dirigeable, malgré les expériences des capitaines Renard et Krebs, n'était pas encore très connu.

Les expériences du comte Zeppelin en Allemagne, à partir de 1900, et surtout celles de M. Santos-Dumont en France en 1901, devaient seulement le révéler au public et lui laisser entrevoir les services que ces nouveaux engins pourraient rendre dans une guerre.

Les plénipotentiaires s'entendirent donc assez rapidement pour rédiger une déclaration par laquelle, prévoyant surtout le jet de projectiles du haut de ballons sphériques, les puissances signataires s'interdisaient ce mode de combat : « Les soussignés plénipotentiaires des puissances représentées à la

Conférence internationale de la paix de la Haye, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, s'inspirant des sentiments qui ont trouvé leur expression dans la déclaration de Saint-Pétersbourg, du 29 novembre-11 décembre 1868, déclarent : les puissances contractantes consentent, pour une durée de cinq ans, à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut des ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux. » Il est cependant à remarquer que les puissances, prévoyant que des perfectionnements nouveaux apportés à l'aéronautique pourraient leur faire regretter ce renoncement à la guerre aérienne, n'avaient voulu s'engager que pour une période de cinq ans.

Parmi les 26 puissances représentées à la Conférence, une seule, la Grande-Bretagne, n'avait pas signé cette déclaration.

Malgré sa forme modérée, il n'avait donc pas été possible de la faire admettre à l'unanimité. Pour les puissances signataires, elle venait à expiration en 1904 et ne fut pas renouvelée. Il est vrai qu'entre temps la dirigeabilité des ballons, en faisant de grands progrès, permettait à certaines puissances de considérer le nouvel engin comme un moyen perfectionné de destruction, destiné à leur donner une supériorité écrasante dans une guerre contre un adversaire moins avancé.

En France particulièrement, les expériences du *Lebaudy* en 1903, et les voyages de 37, 62, puis 98 kilomètres effectués par lui à une vitesse atteignant 40 kilomètres à l'heure, avaient produit une grande impression et avaient rangé le dirigeable parmi les armes nécessaires à la défense nationale. Dans ces conditions le renouvellement de la déclaration de la Haye de 1899 pour un nouveau laps de temps était devenu bien difficile.

Lorsqu'en 1907, sur l'initiative du président Roosevelt et sur l'invitation du tzar Nicolas II, une nouvelle Conférence fut réunie à la Haye, le renouvellement de la déclaration de 1899 fut porté au programme des travaux de cette Conférence, et, suivant la répartition du travail adoptée, la discussion en vint devant la première sous-commission de la deuxième commission présidée par M. Bernaert.

Le 24 juillet les plénipotentiaires belges déposèrent le projet de déclaration suivant : « Les puissances contractantes consentent, pour une durée de 5 ans, à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux. La présente déclaration n'est obligatoire que pour les puissances contractantes en cas de guerre entre deux ou plusieurs d'entre elles. Elle cessera d'être obligatoire du moment où, dans une guerre entre des puissances contractantes, une puis-

sance non contractante se joindrait à l'un des belligérants. Les puissances signataires pourront adhérer à la présente déclaration. Elles auront à cet effet à faire connaître leur adhésion aux puissances contractantes au moyen d'une notification écrite adressée au gouvernement des Pays-Bas et communiquée par celui-ci à toutes les autres puissances contractantes. S'il arrivait qu'une des hautes parties contractantes dénonçât la présente déclaration, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après la notification faite par écrit au gouvernement des Pays-Bas et communiquée immédiatement par celui-ci à toutes les autres puissances contractantes. Cette dénonciation ne produira ses effets qu'à l'égard de la puissance qui l'aura notifiée. »

Cette proposition belge, identique à celle votée en 1899, limitait comme elle la durée de l'engagement pris par les puissances à 5 ans et spécifiait qu'il n'aurait de valeur qu'entre les puissances contractantes ; que par conséquent, dans une guerre entre une puissance signataire et une puissance non signataire, ou entre deux puissances signataires ayant une alliée non signataire, cette déclaration n'aurait aucune valeur pour l'un et l'autre des adversaires. Elle fixait des règles très sages pour les cas d'accession ou de dénonciation de cette déclaration. Le délai d'un an après la notification imposé à l'Etat dénonciateur

permet en effet aux États co-contractants de se prémunir contre les inconvénients pouvant résulter pour eux d'une brusque dénonciation.

Deux amendements furent alors proposés par les délégations russes et italiennes.

L'amendement russe proposait de compléter l'article 25 du chapitre I^{er} de la 2^e section du règlement de 1899 en le rédigeant ainsi : « Il est interdit de bombarder ou d'attaquer soit par l'artillerie, soit en lançant des projectiles ou explosifs du haut des ballons, ou à l'aide d'autres modes analogues nouveaux, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas des établissements ou des dépôts pouvant être utilisés par l'ennemi pour les buts de la guerre. » Cet amendement modifiait la proposition belge de deux manières. L'interdiction de jeter des projectiles du haut des aéronefs n'était plus générale. Le jet n'était interdit qu'au-dessus des villes, villages, etc... Il se trouvait donc permis, par là-même, au-dessus des troupes, fortifications, établissements et dépôts ; à ce point de vue l'amendement russe restreignait donc la proposition belge, mais, d'un autre côté, il l'élargissait. En effet, l'interdiction de lancer des projectiles sur certains objectifs n'était plus limitée à une période de 5 ans, elle devenait perpétuelle.

L'amendement italien était divisé en deux articles :

« Art. 1^{er}. — Il est interdit de lancer des projectiles et des explosifs du haut des ballons qui ne sont pas dirigeables et montés par un équipage militaire. — Art. 2. — Le bombardement par les ballons militaires est soumis aux mêmes restrictions acceptées pour la guerre terrestre et maritime, en tout ce qui est compatible avec ce nouveau mode de combat. » Cet amendement diffère de la proposition belge en ce qu'il n'interdit le jet de projectiles que du haut des ballons non dirigeables, il en résulte que le jet serait autorisé du haut de ballons dirigeables ou d'aéroplanes ; il diffère également aussi de l'amendement russe qui n'interdisait le lancement d'explosifs que sur certains objectifs, et ne faisait pas de distinctions pour le reste entre dirigeables et non dirigeables. Il se rapproche de ce dernier en ce que, comme lui, il admet ces restrictions sans limite de temps.

La proposition belge et les amendements russes et italiens vinrent en discussion à la 5^e séance de la sous-commission du 7 août ; M. Renault (France) fit remarquer que l'amendement russe était inutile : « La disposition de l'article 25 du règlement de 1907 sur les lois de la guerre qui interdit le bombardement des villes et villages non défendus, ayant aussi bien pour objet le bombardement effectué du haut des ballons. »

Finalement, la proposition belge fut adoptée par la sous-commission par 29 voix dont 2 conditionnelles contre 6. La délégation russe se rallia alors à l'amendement italien, et celui-ci fut mis aux voix, chaque article faisant l'objet d'un vote séparé. Le premier article contredisant la proposition belge, puisqu'il n'interdit le jet de projectiles qu'aux ballons non dirigeables, fut adopté par 21 voix contre 8 et 6 abstentions. Quant à l'article 2, l'on fit remarquer qu'il n'amenait en la matière aucune innovation et qu'il se rattachait simplement à l'article 25 du règlement de 1899 qui interdisait d'une façon générale le bombardement des villes, villages, etc., quel que soit le moyen employé ; cet article fut adopté par 31 voix contre 1 et 3 abstentions.

Lorsque, dans sa séance plénière du 14 août la commission fut appelée à se prononcer sur les conclusions de sa sous-commission, MM. Tcharykow (Russie) et Tornielli (Italie) proposèrent un texte unique à ajouter à l'ancien article 25. « Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, soit par l'artillerie, soit en lançant des projectiles et explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus, et d'enfreindre, en lançant les projectiles ou explosifs sus-mentionnés, les restrictions acceptées pour les bombardements dans la guerre

terrestre et maritime, en tant que ces restrictions sont compatibles avec ce nouveau mode de combat. » Ce texte ne changeait rien à l'article 25 du règlement de 1899, ainsi que le fit remarquer le général Amourel (France). Il est à remarquer de plus que la dernière partie de ce texte : « en tant que ces restrictions sont... » semble apporter un fâcheux correctif au début de l'article, et que dans ces conditions il était destiné à devenir par son interprétation un sujet de discorde dans l'avenir. Le général Amourel proposait donc d'en revenir simplement à l'ancien article 25 toujours en vigueur, et de le compléter, si on le jugeait trop vague, par les mots « par quelque moyen que ce soit », après « il est interdit d'attaquer ou de bombarder... ». Les délégués italiens et russes décidèrent alors de retirer leur amendement et se rallièrent à cette proposition. La commission passa alors au vote et adopta sans opposition la nouvelle rédaction de l'article 25 du règlement sur les lois et coutumes de la guerre sur terre, ainsi conçu : « Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, par quelque moyen que ce soit, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus. »

Les conclusions de la commission furent adoptées par la Conférence dans sa quatrième séance plénière du 17 août. La proposition belge fut ensuite discutée et la délégation britannique, dans le but d'empêcher

la décision de la Conférence de devenir caduque après une période de cinq ans comme précédemment, proposa de remplacer les mots « les puissances contractantes consentent pour une durée de cinq ans... » par les mots « les puissances contractantes consentent, jusqu'à la fin de la troisième Conférence de la paix ». Cet amendement fut adopté par 28 oui contre 8 non et 3 abstentions.

Le renouvellement de la déclaration de 1899, proposé par la délégation belge et ainsi modifié, fut ensuite mis aux voix et adopté par 29 oui contre 8 non et 7 abstentions. La nouvelle déclaration fut signée le 18 octobre 1907.

Le jet de projectiles ou d'explosifs dans la guerre aérienne est donc encore actuellement sous le coup des interdictions prononcées en 1907 à la Conférence de la Haye. Mais cette déclaration, pour être opposable à toutes les puissances, aurait dû être adoptée à l'unanimité ; nous venons de voir qu'il n'en fut rien. Parmi les signataires, à part l'Autriche-Hongrie, les Etats-Unis d'Amérique et la Grande-Bretagne, nous ne voyons que des puissances de second ordre. L'Allemagne, la France, l'Italie, la Russie entre autres n'ont pas donné leur adhésion. De telle sorte que dans une guerre, à l'heure actuelle, étant donné le jeu des alliances, toutes les puissances pourraient se trouver appelées à se servir

de leurs flottes aériennes. C'est pourquoi nous voyons, par exemple, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis d'Amérique, bien qu'ils aient ratifié la déclaration de la Haye de 1907, poursuivre leurs armements aériens sans se laisser distancer par les Etats non signataires.

Il est d'ailleurs évident qu'une puissance, trouvant une arme qu'elle juge susceptible de lui procurer une supériorité marquée dans une guerre sur ses adversaires éventuels, n'acceptera pas facilement l'idée de se priver du secours de cette arme dans laquelle elle peut voir une juste compensation à une infériorité numérique. Le général de Robilant, délégué italien à la Conférence de la Haye de 1907, a d'ailleurs très bien vu et exprimé cet état d'esprit des puissances : « Tout progrès scientifique a toujours trouvé son application à l'art militaire ; dès qu'on a appris à diriger et à conduire des navires, on s'est empressé de les armer pour l'attaque et la défense ; des wagons blindés et armés de canons ont été vus parcourant les chemins de fer dans certaines guerres récentes ; demain on aura des automobiles cuirassées, armées de canons à tir rapide, si la chose n'est pas déjà faite, et il deviendra de plus en plus difficile, comme on l'a vu, d'interdire aux ballons d'être armés à leur tour et de se servir de leurs armes. »

On a prétendu justifier cette interdiction de jeter

des projectiles du haut des aéronefs par un légitime désir de ne pas voir augmenter les horreurs de la guerre. Nous ne voyons pas que la guerre sera aggravée par le fait de l'utilisation de ces nouveaux engins. Ce serait une erreur de croire que le perfectionnement des armes a rendu les guerres plus meurtrières. Celle-ci a pour but en effet de briser la résistance de l'adversaire pour lui imposer finalement sa volonté. Cette force de résistance réside dans un certain nombre d'hommes armés et préparés physiquement et moralement au combat. Celui qui veut imposer sa volonté doit donc commencer par mettre cette force hors d'état de lui résister. Pour arriver à ce but, si ses armes sont primitives, il mettra trente ans, cent ans, épuisera ainsi plusieurs générations et ruinera un pays. S'il dispose, au contraire, d'armes perfectionnées, ce sera en quelques semaines, peut être en quelques jours, que son adversaire se verra réduit à faire la paix ; c'est ainsi que les choses se passeront probablement dans les guerres de l'avenir. Les énormes masses de troupes que les puissances mettent en ligne, rendant les déplacements rapides assez difficiles, une grande bataille décidera probablement du sort d'une nation. Les pertes en hommes sur certains points du champ de bataille sont peut-être plus sensibles que dans les guerres d'autrefois, mais au total l'histoire et les statistiques prouvent que le

perfectionnement des armes n'a pas augmenté le pourcentage des pertes, et que les combats de jadis à l'arme blanche étaient les plus meurtriers. Nous ne partageons donc pas l'opinion de M. Philit qui voit « que dans l'avenir il ne sera pas impossible d'assister à des scènes dont l'horreur reportera aux époques d'obscur civilisation » (1) ; le progrès des armements n'entraînant pas une augmentation des effets meurtriers de la guerre. D'ailleurs ne voyons-nous pas que le perfectionnement des armes semble amener au contraire une recrudescence des sentiments pacifiques par l'hésitation où chacun se trouve d'attaquer un voisin qu'il voit si bien armé.

La Conférence de la Haye de 1907 n'est donc pas arrivée à interdire d'une façon efficace le jet des projectiles dans la guerre aérienne. Ce n'était d'ailleurs là, à notre point de vue, qu'une partie de la question, car elle n'avait pas examiné l'utilisation des aéronefs pour la reconnaissance ou l'observation, question pourtant inséparable de celle du jet des projectiles, comme nous le verrons plus loin.

L'Institut juridique de droit international, se rendant compte qu'il valait mieux aborder franchement le problème et chercher à réglementer cette guerre aérienne devenue inévitable pour en diminuer les

(1) Edmond Philit, La guerre aérienne devant le droit. *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*, janvier 1912.

inconvenients, a désigné, dans sa session de Paris du 1^{er} avril 1910, une commission chargée d'élaborer un projet de règlement, et en désigna comme rapporteur M. Fauchille. Celui-ci, au mois de décembre suivant, déposa trois projets de convention touchant les aérostats en temps de paix, les aérostats en temps de guerre, les aérostats captifs ou libres non montés.

Dans le deuxième projet concernant les aérostats en temps de guerre, M. Fauchille pose en principe dans l'article 1^{er} : « Les États belligérants ont le droit, en quelque partie que ce soit de l'atmosphère, de se livrer à des actes d'hostilité au-dessus de leur territoire continental et au-dessus de la pleine mer ou de la mer qui longe leurs côtes. » Cet article contredit donc formellement la déclaration votée à la Haye en 1907. Aussi souleva-t-il l'opposition de MM. de Bar, Meurer, Albéric Rolin et Westlacke, membres de la commission.

En dehors de l'interdiction formulée à la Haye et dont nous avons montré le peu d'efficacité, puisqu'elle ne fut pas adoptée à l'unanimité, ces jurisconsultes soutiennent que les aérostats ne peuvent servir que comme moyens de communication, d'exploration et d'observation, ils réduisent en effet la notion de guerre aérienne au seul lancement de projectiles du haut des airs.

Il nous semble que pour obtenir l'observation de

cette interdiction formulée à la Haye, il faudrait interdire également aux aérostats de servir de moyens de communication, d'exploration et d'observation.

En effet, surtout depuis les perfectionnements apportés aux dirigeables et aéroplanes, tous les États se sont occupés de chercher un canon leur permettant de détruire de terre ces nouveaux ennemis (1). Bien que des difficultés assez grandes à résoudre n'aient pas encore permis d'arriver à des résultats certains, il est évident que le métier d'estafette aérienne ne se ferait pas dès maintenant sans danger : un aviateur italien n'a-t-il pas été blessé devant Tripoli par des coups de fusil tirés sur lui par des Arabes ?

Si l'on veut autoriser la reconnaissance en aérostat ou aéroplane, il faut donc interdire de tirer sur ces engins. Mais pourquoi l'éclaireur de l'air aurait-il cette situation privilégiée, alors qu'aucun règlement n'a jamais défendu d'attaquer le cavalier envoyé en reconnaissance et qui pourtant, lui aussi, n'ayant pour mission que de voir et de rapporter ce qu'il a vu, ne fera feu que pour se défendre ? La guerre deviendrait ainsi impossible à diriger pour le général en chef qui verrait tous ses plans, toutes ses combinaisons les plus savantes se dévoiler aux yeux d'un adversaire

(1) Voir les articles publiés sur ce sujet par le lieutenant Belenger dans la *Revue l'Aérophile*, 15 mars 1908-1^{er} mai 1909 ; ainsi qu'un article de la *Revue militaire suisse*, décembre 1908.

aérien contre lequel il n'aurait aucun moyen de défense. On se trouve donc forcé de reconnaître aux belligérants le droit de détruire les aérostats ou aéroplanes qui viendront les survoler pour surprendre leurs mouvements. Mais dans ces conditions il devient également impossible d'interdire aux navires aériens de se défendre. C'est pourquoi M. Albéric Rolin proposait de remplacer l'article 6 du projet de M. Fauchille (1) par l'article suivant complétant le texte de la troisième déclaration de la Haye de 1907 : « Les puissances contractantes consentent, pour une période allant jusqu'à la fin de la troisième Conférence de la Paix à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut des ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux, sauf dans un but de défense. » Mais ne savons-nous pas que la défensive passive est vouée à la défaite ; il faudra donc admettre pour l'aéronaute le droit de se préserver d'une attaque éventuelle qui, dès le premier coup, peut être destructrice, en lui permettant de la prévenir.

M. Rolin fait une autre objection à l'article 1^{er} du rapport de M. Fauchille : « En faisant des appareils ailés de véritables oiseaux de proie, on créerait des engins de guerre nouveaux plus effroyables qu'aucun autre. »

(1) Voir annexe.

Il y a là, à notre avis, une très forte part d'exagération. L'imagination fait paraître pour beaucoup plus terribles qu'ils ne seront les effets des engins aériens. Ces appareils ne pourront toujours enlever qu'une quantité assez limitée d'explosifs. Certaines pièces d'artillerie employées dans tous les pays sont d'ailleurs beaucoup plus dangereuses, puisqu'elles permettent pratiquement de lancer à 7 ou 8 kilomètres, à raison de 2 ou 3 coups à la minute, des projectiles pesant de 40 à 45 kilos avec une trajectoire dont le sommet peut atteindre 2.000 mètres, hauteur à laquelle il est peu probable que les avions montent pour procéder à des tirs.

M. de Bar présente une autre objection concernant la guerre aérienne sur la mer libre. « Les effets de l'usage des aérostats comme machines de destruction et de combat seraient funestes, par exemple, en ce qui concerne la sécurité générale de la navigation ; la navigation en pleine mer étant tout à fait mise en danger s'il y avait des combats non prévus en haut. » Il est malheureusement vrai que trop souvent, dans les guerres maritimes, le commerce des neutres pâtit presque autant que celui des belligérants ; mais y aura-t-il aggravation de ce mal, nous ne le croyons pas. Les canons employés dans toutes les marines portent à des distances si grandes que la navigation deviendrait en fait impossible aux

neutres dans des mers comme la Manche, la mer du Nord ou la Baltique, si certaines puissances, telles que l'Angleterre, l'Allemagne ou la France en venaient aux mains. L'emploi des mines flottantes ne fait-il pas courir également aux navires de commerce des risques terribles même encore longtemps après une guerre, des exemples récents sont là pour le prouver. Ces dangers n'existeront que d'une façon bien moindre avec le dirigeable ou l'aéroplane qui ne laisseront tomber leurs projectiles que sur des buts qu'ils auront reconnus.

La guerre entraîne avec elle tout un cortège de maux dont souffrent non seulement les belligérants, mais aussi les neutres dans une certaine mesure. Ce fléau sera-t-il aggravé par l'apparition de la navigation aérienne ? Nous ne le croyons pas, mais devrait-il en être ainsi qu'il serait peut-être plus habile de ne pas interdire la guerre aérienne, si la simple crainte de la déchaîner peut amener les Etats à recourir à l'arbitrage.

L'Institut de droit international, constatant l'impossibilité, dans la situation actuelle, d'interdire d'une manière efficace la guerre aérienne, a, dans sa session tenue à Madrid du 15 au 22 avril 1911, adopté, par 14 voix contre 7, la résolution suivante proposée par MM. de Lapradelle et Fauchille : « La guerre aérienne est permise, mais à la condition de

ne pas présenter, pour les personnes ou la propriété de la population pacifique, de plus grands dangers que la guerre terrestre ou maritime. » Cette résolution a été très critiquée comme étant contraire aux décisions prises à la Haye en 1899 et en 1907.

Nous estimons au contraire que l'Institut de droit international a fait œuvre vraiment utile en entrant dans cette voie, et nous espérons qu'il y sera suivi par les plénipotentiaires dans la prochaine Conférence de la Paix. Ne vaut-il pas mieux, en effet, puisque cette guerre est devenue inévitable, chercher à en diminuer les inconvénients par une réglementation appropriée, plutôt que de s'obstiner dans la stérile négation de sa légitimité.

Ce sera d'ailleurs le but de cette étude dans les chapitres suivants.

SECTION III

RAPPORTS DES BELLIGÉRANTS ENTRE EUX

Nous allons maintenant, supposant acquis le principe de la légitimité de la guerre aérienne, examiner quels seront les rapports des belligérants entre eux, et spécialement, comment l'on reconnaîtra les aérostats militaires belligérants des aérostats neutres ou privés ; quelle sera la condition de leur équipage, particulièrement en cas de capture par l'ennemi, et enfin quels seront leurs droits — saisie, confiscation, destruction — dans la guerre aérienne.

CHAPITRE PREMIER

Identification des aérostats et aéroplanes.

Pour que la police aérienne puisse rapidement identifier les aérostats en circulation dans l'air, il serait nécessaire que, dès maintenant, les Etats s'entendent pour fixer les signes qui permettront de reconnaître leur nationalité et leur caractère public ou privé. Bien que tout le monde soit d'accord sur

la nécessité de cette mesure, sa réalisation se fera sans doute encore attendre longtemps, car l'on s'y heurte à des difficultés pratiques assez grandes.

Quels seront en effet les signes distinctifs à employer ? Pour les aérostats privés, nous nous rallierons volontiers à l'idée émise par M. Fauchille dans l'article 4 de son projet. Il nous semble en effet suffisant de les obliger à peindre sur leur enveloppe ou sur leurs ailes, une lettre correspondant au pays où ils sont inscrits. Il importe assez peu que cet insigne soit visible de loin, puisque nous avons admis que les aérostats privés ne pourront franchir la zone frontière sans se soumettre à l'atterrissage, et qu'alors la détermination de leur nationalité sera facile à effectuer d'une manière exacte par la lecture de leurs papiers de bord.

Mais pour les aérostats publics, militaires ou non, qui surtout en temps de guerre devront pouvoir être identifiés rapidement et de loin, il est plus difficile de trouver une solution satisfaisante. Certains ont proposé d'attacher simplement à chaque aérostat public, le drapeau national du pays auquel il appartient. Pour d'autres, les appareils des différents pays devraient se reconnaître à leurs formes spéciales, et fixées par convention une fois pour toutes ; d'autres encore ont proposé de les peindre d'une couleur différente pour chaque État.

Les solutions sont donc multiples, mais aucune de celles proposées jusqu'ici n'est réellement satisfaisante.

Si le drapeau national peut être suffisant pour permettre l'identification des ballons sphériques et dirigeables qui se déplacent à une vitesse relativement faible, il sera complètement insuffisant pour l'aéroplane, celui-ci se déplaçant si rapidement qu'il sera presque toujours impossible de reconnaître un pavillon sans cesse agité et tordu par le vent. Les pilotes d'avions sont de plus hostiles à ce procédé, car ils appréhendent toujours que le drapeau, arraché par le courant d'air, n'aille s'enrouler autour d'une commande et paralyse ainsi leurs mouvements.

L'idée émise d'adopter pour chaque pays un type d'appareils uniforme est peut-être la solution la plus catégorique et la plus pratique, mais elle est actuellement irréalisable et le restera tant que la science aéronautique n'aura pas atteint son plein développement, car alors seulement il sera possible de construire des appareils en série qui ne seront pas aussitôt démodés qu'achevés.

La solution la meilleure pour le moment consisterait, à notre avis, à conserver si l'on veut, pour les ballons sphériques et dirigeables publics, le drapeau national. Pour les aéroplanes, nous proposerions d'adopter pour chaque pays une ou plusieurs cou-

leurs dont on peindrait les surfaces portantes ; nous avons vu appliquer, dans les courses de voitures automobiles, une méthode analogue, elle permettait de reconnaître la nationalité des voitures à une assez grande distance.

Les aérostats publics militaires porteront de plus une flamme. Ces pavillons de petite dimension ne peuvent causer aucune gêne même au pilote d'aéroplane, et il importera peu que l'on puisse distinguer sa couleur, puisqu'elle aura seulement pour but d'indiquer que l'aérostat qui la porte est militaire, quelle que soit par ailleurs sa nationalité.

De nuit ces moyens d'identification seront complétés par l'adjonction de feux de la couleur fixée pour chaque État par les règlements internationaux. Les aérostats belligérants seront ainsi facilement reconnaissables, et les confusions qui se produiraient actuellement dans une guerre deviendront ainsi moins fréquentes.

CHAPITRE II

Conditions des équipages.

Les équipages des aérostats militaires seront-ils, en cas de capture, considérés comme belligérants ou comme espions ? Cette question fut pendant longtemps l'objet de vives controverses ; la guerre de 1870 et les tentatives faites pour traverser les lignes allemandes en ballon pendant le siège de Paris, lui donnèrent encore un plus grand intérêt.

Le chancelier de Bismarck, inquiet par les incessantes sorties de Paris en ballon, fit remettre une lettre, le 19 novembre 1870, à M. Jules Favre, ministre des affaires étrangères, par l'intermédiaire du ministre des Etats-Unis : « Toutes les personnes, écrivait-il, qui prendront cette voie pour franchir nos lignes sans autorisation ou pour entretenir des correspondances au préjudice de nos troupes, s'exposeront, si elles tombent en notre pouvoir, au même traitement qui leur est tout aussi applicable qu'à ceux qui feraient des tentatives semblables par la voie ordinaire. » Il résultait bien de cette lettre que les aéronautes capturés seraient traités non pas en belligérants, mais en espions, et qu'ils pourraient par conséquent, à ce titre, être passibles de la peine de mort.

Cette théorie avait été aussi défendue par Bluntschli dans son ouvrage sur le *Droit international codifié*, art. 632 *bis* : « Pour autant que l'armée occupante peut exercer un pouvoir effectif à portée de canon sur l'espace aérien qui s'étend au-dessus du territoire occupé, elle sera autorisée à interdire les relations par ballons. L'espace d'air situé au delà de cette limite n'est pas soumis aux règlements et aux pénalités prescrites par l'ennemi. Si, d'autre part, l'armée ennemie réussit à s'emparer d'un ballon, elle sera autorisée à prendre toutes les mesures de sûreté qui seront reconnues nécessaires, soit en s'emparant des lettres et dépêches, soit en retenant provisoirement les aéronautes et les passagers, bien que ceux-ci ne se soient rendus coupables d'aucun délit de guerre. » La rédaction de cet article est assez vague ; car si, dans le premier alinéa, Bluntschli reconnaît à l'armée occupante le droit d'interdire toutes relations par ballons dans l'espace qu'elle peut commander par ses canons, dans la dernière partie de l'article, au contraire, il semble reconnaître que les aéronautes capturés ne pourront pas être traités en espions, mais seront considérés simplement comme belligérants et retenus en cette qualité comme prisonniers de guerre, puisqu'ils ne se sont rendus coupables d'aucun délit. La conséquence logique de sa théorie de la liberté de l'air aurait dû d'ailleurs l'a-

mener à cette solution. Mais sa pensée se trouve précisée dans une note qui suit cet article et dans laquelle il conclut que « la simple tentative de traverser les lignes en ballon, sera aussi punissable, même lorsqu'elle n'est pas accompagnée de trahison et que les passagers ont eu pour unique but de forcer le blocus ; mais la nature des choses réclame une peine légère ». Il cite à l'appui de cette opinion le cas d'un anglais, Worth, qui ayant quitté Paris en ballon le 27 octobre 1870, fut fait prisonnier par les Allemands. Il fut traduit en conseil de guerre, malgré une intervention du ministère des affaires étrangères d'Angleterre ; acquitté le 18 janvier 1871, il ne fut mis en liberté que le 20 février suivant, après confirmation de la sentence à Versailles.

Bluntschli nous semble dans cette théorie moins logique que Bismarck. Si le fait de franchir les lignes ennemies en aérostat constitue un acte d'espionnage, on devra lui appliquer les sanctions prévues pour ce cas et l'aéronaute qui s'en sera rendu coupable sera donc passible de la peine de mort ainsi que le prétendait Bismarck. Si, au contraire, il ne s'est rendu coupable d'aucun délit de guerre comme le prétend Bluntschli, il est impossible de le punir, quelque légère que soit la peine, et on ne pourra le retenir que comme prisonnier de guerre.

Les instructions données en 1863 pendant la

guerre de Sécession aux armées en campagne des Etats-Unis d'Amérique, s'inspiraient d'un esprit plus libéral et d'une plus juste notion des actes d'espionnage. On applique en effet aux aéronautes, franchissant en ballon les lignes ennemies, les règles posées par l'article 99 des Instructions. « Les messagers qui, armés et revêtus de l'uniforme national, transportent des dépêches écrites ou verbales d'un corps de troupe ou d'une place assiégée à un autre corps de troupes ou au gouvernement, et sont capturés sur le territoire occupé par l'ennemi en remplissant leur mission, sont traités comme prisonniers de guerre. S'ils ne sont pas en uniforme et ne sont pas militaires, les circonstances qui ont accompagné la capture détermineront les dispositions à prendre à leur égard. » Les messagers de l'air sont, dans ces dispositions, justement assimilés aux messagers qui, sur terre, cherchent à franchir les lignes ennemies ; les mêmes conditions seront exigées des uns et des autres, le fait de franchir les lignes par la voie de l'air ne constituant pas à lui seul un acte d'espionnage.

Cette opinion a été également soutenue par M. Guelle (1) : « Il est bien plus simple et plus naturel d'assimiler le voyageur aérien au messager qui tente de franchir les lignes ennemies. On peut tirer

(1) Guelle, *Précis des lois de la guerre sur terre*, p. 138.

sur lui au passage puisqu'il accomplit un acte d'hostilité en forçant l'investissement ; on peut s'emparer de ses correspondances, mais comme il agit ouvertement, on doit le regarder comme un belligérant régulier et se borner à le faire prisonnier de guerre. »

M. Calvo soutient une opinion analogue : il compare le personnel d'un ballon à l'équipage d'un navire qui brise un blocus : « Il n'y a, pour une pareille tentative, aucune pénalité dans les lois de la guerre ; or pourquoi serait-il plus criminel de faire à travers les airs ce qu'il est permis de faire à travers les eaux. » Ces deux auteurs paraissent être un peu tombés dans un excès contraire.

Si le simple fait de franchir les lignes ennemies en aérostat ne constitue pas *à priori* un acte d'espionnage, il se peut que cet acte, dans certains cas, revête ce caractère. Il y a en effet espionnage quand une personne cherche clandestinement à se procurer des renseignements sur l'adversaire. Cet espion sera parfois un non belligérant qui, dans un but de lucre, livrera à l'ennemi les secrets qu'il aura pu surprendre, mais ce sera peut-être aussi un belligérant qui, sous un déguisement, cherchera à approcher de plus près l'adversaire pour mieux découvrir ses plans. Cet individu, s'il est arrêté, sera, malgré la qualité de soldat ou d'officier dont il pourra exciper, jugé et condamné comme espion, alors que le même acte

fait par lui en uniforme et ouvertement ne l'aurait exposé qu'à devenir prisonnier de guerre. C'est donc avant tout le caractère clandestin qui permettra de reconnaître l'acte d'espionnage.

Or cette clandestinité peut très bien se trouver dans l'acte de l'aérostat qui cherche à franchir les lignes ennemies. Nous avons admis précédemment que les appareils militaires devraient porter la couleur de leur pays et la flamme de guerre. Si un pilote, pour mieux observer les mouvements de l'ennemi, supprime cette flamme ou change la couleur de son aérostat pour prendre celle de l'adversaire, il sera, en cas de capture, considéré à juste titre comme espion, car ce n'est que grâce à une manœuvre clandestine et déloyale qu'il a pu approcher son adversaire ou chercher à franchir ses lignes.

Cette opinion se trouve d'ailleurs confirmée par l'article 22 de la déclaration de Bruxelles de 1874 : « Les militaires non déguisés qui ont pénétré dans la zone d'opérations de l'armée ennemie à l'effet de recueillir des informations, ne sont pas considérés comme espions. De même, ne doivent pas être considérés comme espions, s'ils sont capturés par l'ennemi : les militaires (et aussi les non militaires accomplissant ouvertement leur mission) chargés de transmettre des dépêches destinées, soit à leur propre armée, soit à l'armée ennemie. A cette catégorie ap-

partiennt également, s'ils sont capturés, les individus envoyés en ballon pour transmettre les dépêches, et en général pour entretenir les communications entre les différentes parties d'une armée ou d'un territoire. » C'est la réfutation la plus complète des théories soutenues par Bluntschli et par Bismarck.

L'article 24 du *Manuel des lois de la guerre sur terre*, adopté par l'Institut de droit international dans sa session d'Oxford (1880), dispose également : « On ne doit pas considérer comme espions les individus, appartenant à l'une des forces armées belligérantes et non déguisés, qui ont pénétré dans la zone d'opérations de l'ennemi, non plus que les messagers porteurs de dépêches officielles, accomplissant ouvertement leur mission et les aéronautes. » Ces dispositions furent adoptées par la Conférence de la Haye de 1899, de telle sorte qu'il est absolument certain maintenant que le simple fait de franchir en ballon les lignes ennemies et de porter les messages par cette voie, est insuffisant pour créer un acte d'espionnage. Il faut, en plus, que cet acte soit accompli d'une manière clandestine, et il sera alors puni de la même façon et d'après les mêmes lois qu'il le serait s'il avait été commis sur terre. « Le fait qu'une personne s'est servie d'un aéronef pour commettre une action hostile, non seulement ne crée pas de présomption pour l'existence d'un cas

d'espionnage, mais encore les aviateurs ne doivent pas être jugés ; du point de vue du droit militaire, autrement que les personnes agissant sur la terre (1). » Cette solution a d'ailleurs été aussi adoptée par M. Fauchille, et proposée par lui dans l'article 7 de son projet de convention sur le régime des aérostats en temps de guerre (2).

L'équipage de l'aérostat militaire accomplissant ouvertement sa mission, c'est-à-dire porteur des signes d'identification que nous avons indiqués au chapitre précédent, sera donc considéré comme belligérant. M. Edmond Philit semble demander de plus que les aérosters ou aviateurs soient revêtus d'un uniforme identique. Cette condition ne nous semble pas nécessaire, l'équipage d'un aérostat ou d'un aéroplane n'étant que fort peu visible, peu importe, au point de vue de la clandestinité, qu'il soit ou non revêtu d'un uniforme pour être considéré comme belligérant. La différenciation de couleur des aéronefs suffira pour les identifier dans les airs. En cas de capture à terre, on pourra de plus exiger de l'officier sa lettre de service et le rôle de l'équipage de son aérostat.

(1) Alex Meyer, L'aviation et le droit public. *Revue de locomotion aérienne*, mai 1912.

(2) Voir annexe.

CHAPITRE III

Droits des belligérants.

Quels seront donc les droits des belligérants ainsi déterminés dans la guerre aérienne? Nous ne croyons pas qu'il y ait lieu pour le moment de rédiger un projet de réglementation générale, ainsi que l'a fait M. Fauchille. L'apparition du dirigeable et de l'aéroplane comme engins de guerre est encore trop récente pour que cet essai puisse être fait d'une manière utile. Ces appareils se perfectionneront peut-être dans des proportions que seule notre imagination nous permet aujourd'hui de supposer. A quoi bon par conséquent une réglementation qui serait, dans beaucoup de cas, sans objet actuellement et qui serait exposée à se révéler insuffisante quand les actes qu'elle prévoit viendraient à se réaliser. Nous n'examinerons donc ici que des droits que les belligérants pourraient exercer dans l'état actuel de la science aéronautique.

A. — Jet de projectiles et d'explosifs.

Nous avons vu précédemment que le jet de projectiles et d'explosifs avait été interdit en principe

(1) Edmond Philit, *La guerre aérienne devant le droit*, loc. cit.

par les Conférences internationales de la Haye de 1899 et de 1907, mais qu'il serait en fait impossible de maintenir cette interdiction, la majorité des grandes puissances n'ayant pas signé la déclaration de 1907.

Nous reconnaissons donc aux États belligérants le droit de faire lancer par leurs aéroliers des projectiles du haut des airs, mais à condition qu'il n'en résulte pas une aggravation des lois actuelles de la guerre. Ils devront donc se conformer aux II^e et III^e déclarations de la Haye du 29 juillet 1899, interdisant de lancer des projectiles ayant pour but unique de répandre des gaz asphyxiants ou délétères, ainsi que des balles s'épanouissant ou s'aplatissant facilement dans le corps humain (art. 5 du projet Fauchille). Le bombardement des villes, villages, habitations ou bâtiments non défendus devra également leur être interdit (art. 6 du projet Fauchille). Ils devront s'abstenir de lancer des projectiles sur les ambulances ou hôpitaux, selon les principes de la convention de Genève. Mais il est bien évident que ceux-ci devront arborer d'une façon visible pour les aéronautes les insignes qui les mettent à l'abri des coups des belligérants sur terre. Le drapeau blanc avec croix rouge actuellement employé devient absolument insuffisant. Ce signe, pour être rendu perceptible aux aéronautes, devrait, à notre avis, être peint

sur le toit des hôpitaux, ou sur la toile des tentes servant d'ambulances.

Le Croissant rouge vient de déposer au bureau international de Genève une plainte contre des aviateurs Italiens qui se seraient rendus coupables d'avoir bombardé des hôpitaux turcs en Tripolitaine. Cette plainte a été transmise à la section de la Croix rouge italienne qui fera une enquête. Mais il nous paraît dès maintenant probable que cet incident regrettable n'a pu se produire que par le fait que ces hôpitaux n'étaient pas protégés par des insignes visibles pour les aviateurs italiens.

Il y aurait donc lieu de compléter le règlement actuel sur ce sujet pour éviter le retour de méprises aussi fâcheuses.

B. — La saisie des aérostats privés ennemis.

La saisie des aérostats ennemis privés par les belligérants doit-elle être autorisée ? C'est là une des questions les plus débattues du nouveau droit aérien. Certains auteurs, MM. Meili, Kaufmann, Albéric Rolin voudraient que la propriété privée aérienne soit assimilée en cas de guerre à la propriété privée terrestre et devienne par conséquent comme elle insaisissable. D'autres, au contraire, parmi lesquels MM. Holland, Fauchille et peut-être aussi M. Renault préfèrent l'assimiler à la propriété privée

maritime et admettent donc ainsi que cette propriété pourra être saisie par les belligérants.

Les arguments des partisans de l'insaisissabilité peuvent se ramener à deux : 1° les principes de la guerre terrestre représentant un état de choses plus avancé que les dispositions concernant la guerre maritime, il est préférable de les étendre à ce cas nouveau ; 2° le trafic des marchandises par l'air ne devant jamais atteindre vraisemblablement l'importance de celui qui se fait par mer, une extension des principes de la guerre maritime à la guerre aérienne serait inutile.

Il ne nous semble pas que ces deux arguments soient justifiés par les faits. En effet, si en droit la propriété privée terrestre est inviolable, par sa situation elle se trouve avoir à souffrir de tous les coups que se portent les belligérants. Les villes et villages servant de point d'appui aux troupes sont bombardées, les moissons incendiées et les champs ravagés par le passage des combattants. Ce qui échappe à la destruction est réquisitionné de gré ou de force pour la nourriture et l'entretien des armées. La fortune mobilière n'est pas plus épargnée, les contributions de guerre les plus lourdes frappant souvent les habitants des villes occupées par l'ennemi. Nous ne voyons donc pas que la situation de la propriété terrestre soit si enviable en temps de guerre.

A notre avis, dans l'état actuel, la propriété sur mer aura bien moins à souffrir, et l'exonérer du risque de saisie serait lui faire une situation très privilégiée.

Quant au second argument, il ne repose que sur une hypothèse, à savoir : que le trafic aérien n'aura jamais l'importance du trafic maritime. Il y a peut-être là une erreur que l'avenir se chargera de démontrer. La navigation aérienne n'en est actuellement qu'à ses débuts, mais elle aura toujours cette supériorité que l'élément sur lequel elle prend son point d'appui entoure complètement notre planète. Son domaine sera donc illimité et s'étendra comme l'air sur toute la terre, tandis que les océans, si vastes soient-ils, ont leurs limites terrestres que les vaisseaux ne peuvent franchir.

L'état de guerre n'existant en principe qu'entre les Etats et non entre les particuliers, il serait certainement préférable que ceux-ci n'aient pas à en souffrir ; mais nous avons vu que partiquement il n'en est pas ainsi, et que les maux de la guerre, s'ils atteignent la collectivité, frappent encore beaucoup plus les individus. La saisie de la propriété privée sur mer, en empêchant les Etats de recevoir les ravitaillements qui leur permettraient de prolonger la lutte, tourne donc finalement au bien de ces individus en empêchant la prolongation de l'état de guerre.

Les puissances pouvant attendre dans l'avenir les mêmes services des navigations maritimes et aériennes, il y a donc lieu, à notre avis, de les soumettre aux mêmes règles au point de vue de la saisie.

Mais une autre raison nous incitera encore bien plus à adopter cette solution. La saisie de la propriété privée sur mer a aussi pour but d'empêcher un état belligérant de se servir de ses navires de commerce comme croiseurs auxiliaires ou comme transports de troupes. Le capteur prévient ainsi son adversaire et le met dans l'impossibilité d'augmenter ses moyens de combat. Cette justification du droit de saisie prend encore beaucoup plus de valeur dans la guerre aérienne. Si le navire de commerce ne peut plus être à l'heure actuelle utilisé dans la guerre maritime aussi facilement que du temps de la marine à voiles, le perfectionnement des armement nécessitant son éloignement du lieu du combat et ne lui laissant qu'un rôle de ravitaillement, il n'en est pas encore de même de l'aéronef dans la guerre aérienne. Le dirigeable ou l'aéroplane privé seront aussi utilisables pour faire une reconnaissance que le dirigeable ou l'aéroplane militaire. Ils n'auront à arborer qu'un pavillon et à embarquer un équipage militaire pour devenir immédiatement utilisables à la guerre. Cette transformation est d'ailleurs prévue dès le temps de paix dans la plupart des Etats euro-

péens, mais particulièrement en France et en Allemagne où les appareils en service sont immatriculés au ministère de la guerre, ont un point de ralliement et un équipage désignés pour la mobilisation.

La saisie préventive se justifie donc encore bien plus dans la guerre aérienne que dans la guerre maritime, et nous nous rallions complètement sur ce point à l'opinion soutenue par M. Fauchille dans son rapport à l'Institut de droit international (session de Madrid, 1911). Trouvant dans la facilité avec laquelle les aérostats sont susceptibles de passer d'un service pacifique à un emploi militaire la principale justification du droit de saisie des belligérants, nous admettrons aussi avec l'éminent rapporteur qu'il y a lieu de distinguer dans l'exercice de ce droit l'aéronef de la cargaison dont il peut être porteur. « Ce système consisterait dans une distinction entre l'aérostat et sa cargaison : l'aérostat serait saisissable, la cargaison serait inviolable. On tiendrait compte ainsi à la fois des intérêts des Etats et de ceux des particuliers. »

L'aéronef privé naviguant sous pavillon ennemi pourra donc être saisi dans le but de l'empêcher d'aller grossir les forces de l'adversaire. Quand cette raison aura cessé d'exister, c'est-à-dire lorsque la guerre aura pris fin, il devra être rendu à son propriétaire, sans que d'ailleurs les détériorations qu'il

aurait pu subir puissent donner lieu à indemnité. Mais pendant la guerre, l'Etat capteur, inversement, ne pourra pas s'en servir pour accroître sa propre puissance militaire. Quant à la cargaison, elle devra rester libre, à condition qu'elle ne constitue pas de la contrebande de guerre. L'équipage ne devra pas être considéré comme prisonnier de guerre, mais rester libre de regagner son pays.

Ce sont là d'ailleurs les règles proposées par M. Fauchille dans l'article 9 de son projet.

C. — La confiscation des aérostats.

Nous venons de voir que les aérostats privés seraient susceptibles de saisie, mais devraient, à la paix, être rendus à leur propriétaire. N'y a-t-il pas cependant des cas où ces aérostats ne seront pas soumis seulement au droit de saisie mais à la confiscation ?

Il nous semble qu'il faut adopter cette solution dans tous les cas où l'aérostat privé se sera rendu coupable d'un acte susceptible de causer un dommage à un belligérant. C'est ainsi que nous admettrons que l'aérostat privé qui cherche à forcer un blocus s'expose à être confisqué ; il en sera de même de celui qui sera trouvé porteur de marchandises considérées comme contrebande de guerre, ou de celui qui se sera livré à des actes d'espionnage. Il ne faut d'ailleurs pas oublier que, dans ce dernier cas, non seule-

ment l'appareil devra être confisqué, mais que les passagers ne seront pas considérés comme belligérants par suite de la clandestinité de l'acte dont ils se seront rendus coupables, mais comme espions, et seront à ce titre justiciables des tribunaux militaires.

La confiscation pour les aérostats privés belligérants ne sera donc que l'exception, la sanction d'une violation des lois de la guerre.

Il n'en sera pas de même pour les aérostats publics non militaires. Pour eux, en effet, la confiscation sera la règle. Ils font partie en quelque sorte de l'État ennemi ; ils représentent sa souveraineté ; ils pourront donc être confisqués, car ici l'intérêt, la propriété des particuliers n'est plus en jeu, l'État seul sera atteint et subira une perte de ce fait. La puissance qui se sera emparée d'un aérostat dans ces conditions pourra l'utiliser pour les besoins de la guerre et ne sera pas forcée de le rendre à la paix ou de verser une indemnité en cas de destruction. Les marchandises qui se trouvent à bord seront également de bonne prise. Quant à l'équipage, quel sera son sort ? A notre avis il devrait être considéré comme prisonnier de guerre.

Il ne s'agit plus là de particuliers, mais de fonctionnaires de l'Etat avec qui l'on est en guerre, de dépositaires d'une partie de la puissance publique. Il peut donc y avoir un certain intérêt à s'emparer de leur personne, si cette capture est de nature à désorga-

niser un service public et à apporter quelque trouble dans le fonctionnement des organes administratifs. M. Meurer est cependant d'un avis contraire, et demande qu'on assimile, au point de vue de la situation de l'équipage, les aérostats publics non militaires aux aérostats privés. M. Fauchille se rallie aussi à cette opinion.

Bien que cette question puisse en fait ne pas avoir beaucoup d'intérêt par suite du peu d'importance dans la hiérarchie des fonctionnaires capturés dans la plupart des cas, il nous semble toutefois qu'il vaut mieux maintenir le droit pour le capteur de garder l'équipage prisonnier de guerre, en le laissant libre d'user parfois d'une mesure de clémence s'il la juge devoir être sans conséquence fâcheuse pour lui.

D. — La destruction des aérostats.

Bien que cette mesure extrême puisse paraître pénible à reconnaître, puisque dans l'état actuel de la science aéronautique, la destruction du navire aérien entraînera le plus souvent la mort de son équipage, il est certains cas dans lesquels on se trouvera forcé de l'admettre vis-à-vis des aérostats privés ou des aérostats publics.

Dans la guerre maritime le navire capteur peut faire passer sur sa prise l'équipage suffisant pour s'assurer de l'exécution des ordres qu'il donne. Il

n'en est malheureusement pas ainsi dans la guerre aérienne où l'on se heurte jusqu'ici à l'impossibilité d'opérer ces transbordements dans l'atmosphère. Si donc l'aérostat privé ou public saisi ne veut pas obéir aux ordres du capteur et se refuse par exemple à le suivre, celui-ci n'aura d'autre ressource finalement que de détruire l'appareil capturé. Il y a là un droit très sévère et qui ne devra être appliqué qu'à la dernière extrémité à cause de ses conséquences cruelles, mais il est impossible de le refuser aux belligérants qui se trouveraient alors sans moyen d'action pour imposer leur volonté à un adversaire récalcitrant. Cette mesure sera applicable dans les mêmes limites aux aérostats privés et publics militaires ou non militaires.

Il n'y aura dans ce cas aucun droit à indemnité pour le particulier lésé, car la destruction de son aérostat ne sera imputable qu'à lui ; il n'avait qu'à se conformer aux ordres donnés par le capteur pour l'éviter.

Il y aurait même lieu, à notre avis, d'admettre que dans ce cas l'équipage de l'aérostat privé devra être considéré comme prisonnier de guerre, son refus d'obéissance aux ordres donnés constituant un véritable acte d'hostilité.

Nous venons d'examiner quelques-uns des rapports dans lesquels pourront se trouver les belligé-

rants. Ce sont, à notre avis, les plus importants et ceux qui sont destinés à se présenter le plus souvent dans la pratique. Les progrès de la science aéronautique en agrandissant le champ d'utilisation des aéroplanes et dirigeables, feront sans doute surgir une foule d'autres problèmes : il y aura lieu alors, à notre avis, d'appliquer les dispositions de la Convention de la Haye du 18 octobre 1907 relative à la guerre maritime, celle-ci ayant en effet, beaucoup d'analogies, ainsi que nous l'avons vu, avec la guerre aérienne.

SECTION IV

RAPPORTS DES BELLIGÉRANTS ET DES NEUTRES

Les rapports des belligérants et des neutres ne sauraient être définis avec trop de soin. Par leur fréquence, ils seront, peut-être encore plus dans la guerre aérienne que dans la guerre terrestre ou maritime, une source perpétuelle de conflits. Il serait donc urgent, à notre avis, d'adopter sur ce sujet des règles fixes qui permettraient aux belligérants et aux neutres de connaître l'étendue de leurs droits et de leurs devoirs. Le projet de réglementation proposé par M. Fauchille en 1911, bien que ne nous donnant pas satisfaction complète sur certains points, serait cependant un progrès par le fait qu'il constituerait un ensemble de règles certaines. Nous espérons donc que la session de l'Institut de Droit international qui va se tenir à Christiania étudiera ce projet et fera siens quelques-uns des principes qu'il contient.

« Ce qui doit être le point de départ d'une réglementation, c'est la souveraineté de l'Etat neutre, qui ne peut être altérée par le seul fait d'une guerre à

laquelle il entend demeurer étranger. Cette souveraineté doit être respectée par les belligérants qui ne peuvent l'impliquer dans la guerre ou la troubler par des actes d'hostilité. Toutefois les neutres ne peuvent pas user de leur liberté comme en temps de paix ; ils ne doivent pas faire abstraction de l'état de guerre. Aucun acte ou aucune tolérance de leur part ne peuvent licitement constituer une immixtion dans les opérations de guerre ; ils doivent de plus être impartiaux (1). »

Ces principes exposés par M. Renault à la Conférence de la Haye de 1907, vrais pour la guerre maritime, ne le sont pas moins pour la guerre aérienne.

C'est donc en nous plaçant à ce point de vue que nous chercherons à définir dans quelques-uns des cas les plus fréquents quels seront les rapports des belligérants et des neutres dans la guerre aérienne.

CHAPITRE PREMIER

Droits des aérostats belligérants sur le territoire neutre.

La navigation aérienne des belligérants au-dessus des Etats neutres doit-elle être autorisée ? Nous avons

(1) Rapport de M. Renault, *Deuxième Conférence internationale de la paix*, t. I, p. 296

vu que pour les partisans de la liberté de l'air cette question devait se résoudre par l'affirmative. L'espace aérien dominant le territoire étant *res communis*, les aérostats seraient libres d'y circuler sans qu'aucun règlement ne puisse venir apporter d'entraves à leur circulation. Mais nous avons observé qu'en fait la plupart des partisans de cette théorie reconnaissent à l'Etat sous-jacent un droit de conservation en vertu duquel il pouvait être amené à interdire certains actes dans l'espace aérien qui auraient eu sur lui une répercussion dangereuse.

L'introduction de ce droit de conservation dans leur doctrine les fait d'ailleurs aboutir à restreindre le principe de la liberté de l'air dont ils sont partis dans des limites où il n'est plus sensiblement différent du principe de souveraineté des Etats sous-jacents basé sur la domanialité de l'espace aérien auquel nous nous sommes ralliés.

M. Fauchille, en effet, dans son projet de réglementation de 1914, reconnaît, dans le 3^e alinéa de l'article 1^{er} sur le théâtre de la guerre aérienne, que « les aérostats militaires des belligérants et aussi les aérostats publics non militaires ne peuvent circuler au-dessus des Etats neutres qu'avec l'autorisation de ces Etats ».

Cette solution est bien loin de celle qui aurait dû logiquement découler du principe posé par l'article 7

de son projet de 1902 : « L'air est libre », et qui avait prévalu dans l'article 21, alinéa 2 du même projet : « Il leur est, au contraire, interdit d'accomplir des actes hostiles susceptibles d'entraîner la chute de projectiles au-dessus du territoire continental des Etats neutres à quelque hauteur que ce soit.... »

Cet article, en effet, n'interdisait que les hostilités entre belligérants au-dessus du territoire neutre, mais laissait libre le passage inoffensif de leurs aérostats publics militaires ou non militaires. L'article 1^{er} du projet de 1911 supprime ce dernier vestige de liberté, et nous ne voyons pas comment il peut se justifier dans la théorie de M. Fauchille, car si l'espace aérien est une *res communis*, c'est-à-dire non susceptible de propriété et ouverte à tous, de quel droit l'État sous-jacent vient-il interdire la circulation des belligérants dans cet air qui ne lui appartient pas, et comment son seul droit de conservation peut-il l'autoriser à prendre cette mesure avant qu'aucun préjudice ne lui ait encore été causé par ce libre passage.

Il en est tout autrement si l'on admet comme nous le principe de la souveraineté. L'espace faisant partie du territoire de l'État sous-jacent, celui-ci ne pourra pas plus autoriser le passage aérien d'un belligérant au-dessus de son sol qu'il ne lui serait permis, sans violer les lois de la neutralité, de tolérer le passage

d'une armée belligérante. L'interdiction aux aérostats publics de franchir son domaine aérien ne devient plus seulement pour lui un droit, mais un devoir dont il ne saurait se départir sans s'exposer à des représailles de la part de l'Etat qui aurait eu à souffrir un dommage de ce fait.

Partisan du principe de la souveraineté des États, nous sommes donc heureux de nous rencontrer avec M. Fauchille sur ce point, et nous admettrons avec lui l'interdiction de la navigation des aérostats publics belligérants au-dessus du territoire des puissances neutres, posée par le dernier alinéa de l'article 1^{er} de son projet de 1911 sur le régime des aérostats en temps de guerre.

Nous voudrions apporter cependant une légère modification à ce texte qui consisterait dans la suppression des mots « avec l'autorisation de ces Etats ». Les puissances neutres ne pourront accorder le droit de passage à l'un des belligérants sans violer les lois de la neutralité, puisqu'elles favoriseraient ainsi l'un des partis aux dépens de l'autre. Ce texte ne peut donc s'appliquer qu'à une autorisation accordée dans une guerre à tous les belligérants sans distinction. Mais il y aurait, nous semble-t-il, une imprudence bien grave de la part d'un neutre à accorder pareille autorisation, car son territoire serait exposé à devenir le champ clos où se rencontreraient de préférence les

belligérants, puisque la propriété terrestre de leurs nationaux n'aurait plus ainsi à souffrir de leur lutte.

Il est enfin des Etats qui, même le voulant, ne pourraient donner cette autorisation ; nous voulons ici, parler de pays tels que la Belgique et la Suisse, dont la neutralité n'est pas volontaire, mais résulte de traités dont les puissances signataires sont garanties. Cette neutralité n'ayant pas été créée seulement dans leur intérêt particulier, mais bien plutôt dans un but d'intérêt général, ils ne sauraient donner une autorisation de cette nature susceptible de la compromettre et en tous cas de supprimer précisément ces Etats tampons que pour le maintien de la paix l'on a organisés entre certaines grandes puissances. Nous proposons donc la suppression des mots « avec l'autorisation de ces Etats » qui nous semblent devoir être inutiles ou dangereux.

Le dernier alinéa de l'article 1^{er} serait alors rédigé :
« Les aérostiers militaires des belligérants et aussi les aérostats publics non militaires ne peuvent circuler au-dessus des Etats neutres ».

Quant aux aérostats privés leur situation ne se trouve aucunement changée ; ils pourront se livrer au commerce et circuler au-dessus du territoire des puissances neutres en se soumettant comme en temps de paix aux lois et règlements régissant cette circulation dans le pays où ils se trouvent.

Lorsqu'un aérostat public belligérant se trouvera donc obligé pour quelque raison que ce soit de franchir la frontière d'un Etat neutre, nous admettrons qu'il devra atterrir dans la zone frontière de cet Etat.

A cette zone frontière nous appliquerons les principes posés par la Convention de la Haye du 18 octobre 1907, concernant les droits et les devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime, pour les ports, rades et eaux territoriales. Les aérostats belligérants ne devront pas rester dans cette zone plus de 24 heures, conformément à l'article 12 de cette Convention. Pour la prolongation de ce délai prévue par le dernier alinéa de cet article, nous serions d'avis de faire une distinction entre les différents appareils.

Les aéroplanes actuels sont d'une construction rapide et composés de matériaux faciles à se procurer. Il nous semble donc à craindre que si une prolongation de délai peut leur être accordée, l'équipage n'en profite pour, d'un appareil usagé, refaire un appareil neuf. D'autant plus que les maisons qui fournissent les Etats ayant des ateliers dans la plupart des pays, il sera facile de se procurer toutes les pièces nécessaires pour cette réfection. Une telle solution serait complètement contraire à l'article 17 de la Convention de la Haye précitée qui spécifie que « les belligérants ne peuvent réparer leurs avaries

que dans la mesure indispensable à la sécurité et non pas accroître d'une manière quelconque leur force militaire ». Les appareils devront donc être réparés dans le délai de 24 heures par les moyens du bord, à l'exclusion de toute main-d'œuvre et de tous matériaux fournis par les neutres. Une autre considération est encore de nature à faire supprimer cette faculté de prolongation du délai de 24 heures. Ce délai a trouvé sa raison d'être dans le désir de ne pas obliger un navire belligérant plus ou moins complètement réparé à affronter les dangers d'une mer démontée par la tempête pour entreprendre parfois un long voyage. Il n'en sera pas de même pour l'aéroplane qui déjà maintenant peut sortir par des vents de tempête et qui, n'ayant que quelques centaines de mètres à faire pour retrouver son pays, pourra profiter de quelques minutes d'accalmie.

S'il lui est impossible de quitter le pays neutre parce qu'il s'y trouve bloqué par l'ennemi, il n'y a pas lieu de lui appliquer des règles différentes de celles adoptées pour la guerre sur terre ou la guerre maritime. La puissance neutre pourra prendre toutes les mesures qu'elle jugera nécessaires, le délai de 24 heures expiré pour retenir l'aéroplane et son équipage jusqu'à la fin de la guerre.

Pour les dirigeables nous admettrons une solution un peu différente. Les réparations qui pourront lui

être nécessaires pour quitter l'Etat neutre seront, en effet, presque toujours impossibles à exécuter dans le délai de 24 heures. De plus, la vitesse propre de ces appareils n'étant pas suffisante, ils ne peuvent lutter contre un vent de tempête.

Pour eux comme pour les navires, il pourra donc y avoir lieu de prolonger ce délai de 24 heures, mais l'Etat neutre devra veiller à ce que les réparations que l'équipage entreprendra pendant son séjour n'aient qu'un caractère de consolidation et ne soient pas de nature à augmenter sa valeur militaire. Si le navire aérien prolongeait son séjour sans nécessité, l'Etat neutre devrait, après une mise en demeure, procéder à son désarmement et à l'internement de l'équipage.

Les aérostats pourront-ils, comme les navires, se ravitailler en vivres et en combustibles ? Nous ne croyons pas que pour les vivres il puisse se produire des difficultés ; étant donné le court trajet qu'auront à fournir ces appareils pour regagner leur territoire, la question n'est que de peu d'importance. La solution à donner est plus complexe pour le combustible. Le dirigeable ou l'aéroplane qui en est privé devient en effet inutilisable au point de vue militaire. Supposons donc qu'un de ces appareils, parti pour une reconnaissance à longue distance, soit surpris en route par le manque d'essence, il lui est impossible de revenir jusqu'à ses parcs de ravitaillement, il va

donc être condamné à atterrir au milieu des ennemis si c'est un aéroplane, ou à naviguer désemparé, à la merci du vent si c'est un dirigeable ; de toutes façons l'aéronef était donc perdu. Mais il se trouve à proximité d'un territoire neutre, il peut s'y réfugier et refait son plein d'essence. Il pourra donc continuer sa reconnaissance et venir en apporter le résultat au chef qui l'a envoyé. La puissance neutre, en fournissant du combustible, aura non seulement permis à l'aéronef d'éviter d'être capturé par l'ennemi, mais causé de plus un tort peut-être irréparable à l'un des belligérants, en permettant à son adversaire de profiter de renseignements qui ne lui seraient pas parvenus sans cette aide. A notre avis les puissances neutres ne devront donc fournir aux aérostats belligérants que le combustible nécessaire pour regagner le point de leur territoire le plus proche. Cette distance, qui sera très réduite dans l'hypothèse ci-dessus, peut devenir plus importante s'il s'agit d'un hydro-aéroplane ayant une mer à traverser.

Nous serions donc d'avis d'adopter, pour la guerre aérienne, la règle proposée par la Grande-Bretagne pour la guerre maritime, en remplaçant le mot « port » par le mot « point » : « Les navires aériens ne peuvent prendre de combustibles que pour gagner le point le plus proche de leur propre pays. »

CHAPITRE II

Les droits des neutres.

La navigation des neutres sera-t-elle interdite dans l'atmosphère des États belligérants? A cette question, M. Fauchille, dans l'article 20, alinéa 1^{er}, de son projet de 1911, répond que « la navigation aérienne des pays neutres est prohibée dans toutes les fractions de l'atmosphère qui domine le territoire des États belligérants, ainsi que dans un rayon de 1.500 mètres à compter de leurs côtes ». Il justifie cette solution par le désir où seront les belligérants de cacher les mouvements de leurs troupes aux aérostats des puissances neutres, par crainte de l'espionnage auquel ceux-ci pourraient se livrer.

Nous pensons qu'il faut voir dans cet article un des résultats de la doctrine de la liberté de l'air. L'exercice du droit de conservation ayant des limites assez vagues, M. Fauchille craint que des difficultés naissent à son sujet dans l'état de guerre à cause de la circulation d'aérostats privés appartenant à des puissances neutres. Celles-ci pourront en effet discuter sur l'opportunité d'une mesure entravant la circulation, libre en principe, et prise au nom du seul droit de conservation. S'il s'agit d'une grande

puissance, elle pourra, se trouvant lésée dans ses intérêts commerciaux, être tentée d'intervenir dans une guerre qui lui est aussi préjudiciable. Ou bien alors les belligérants interdiront la circulation aux aérostats des petits États dont ils n'ont rien à craindre, en réservant toute facilité de trafic à de plus puissants voisins dont ils veulent conserver les bonnes grâces ; d'où une inégalité choquante.

Voulant éviter de tels abus et les difficultés qui pourraient en surgir, M. Fauchille préfère donc interdire purement et simplement toute navigation aérienne neutre au-dessus du territoire des belligérants, et dans l'alinéa 2 de l'article 20, il donne la confiscation des aéronefs contrevenants comme sanction de cette règle : « A l'exception des cas de force majeure, les aéronefs qui contreviendraient à cette prohibition seront confisqués, s'il n'est pas établi qu'il y a eu espionnage. »

Avec MM. Renault, de Bar et Kaufmann nous trouvons que, les opérations des armées belligérantes s'étendant rarement à toute l'étendue du territoire de ces États, mais n'en affectant qu'une partie, cette mesure amènera un grave préjudice pour les puissances neutres qui se verront ainsi privées des justes bénéfices du commerce qu'elles ont l'habitude d'entretenir avec des États momentanément en lutte.

Il y a dans cette interdiction un préjudice d'au-

tant plus grave que les aérostats privés des belligérants pourront continuer à faire le trafic avec les pays neutres. Il y aura donc, en cas de guerre, une sorte de monopole du commerce créé à leur profit; monopole qui deviendrait encore plus exorbitant, si, comme le proposent certaines personnes, on décrétait l'insaisissabilité de la propriété privée aérienne des belligérants. Le commerce des neutres se trouverait donc le seul à pâtir de la guerre, et il en résulterait au contraire un accroissement de bénéfices pour la navigation aérienne privée des belligérants. Une telle conséquence est inadmissible.

Si l'on se déclare au contraire avec nous partisan du principe de la souveraineté des Etats basée sur la domanialité de l'espace aérien, ces abus ne peuvent plus exister. Les Etats ont le droit de réglementer la circulation en temps de paix; quand ils usent de ce droit, ils ne s'en servent pas contre telle ou telle puissance, mais ne prennent que des mesures générales, valables pour tous. Il en sera de même en temps de guerre. Ils pourront être amenés par les circonstances à prendre des mesures plus sévères interdisant complètement l'accès de certaines zones, mais cette interdiction, reposant sur leur souveraineté et découlant de nécessités stratégiques, apportera évidemment quelques entraves au commerce, mais ne l'arrêtera jamais complètement sur toute l'étendue du

territoire, ce qui serait contraire à leurs intérêts. Ces mesures restrictives auront de plus un caractère général et s'appliqueront aussi bien aux aérostats privés des puissances neutres qu'aux aérostats privés du belligérant ; il y aura dans ce fait une garantie pour le commerce des neutres. Dans cette solution les Etats neutres trouvent donc une juste sauvegarde de leurs intérêts, sans qu'il puisse en résulter des inconvénients pour les belligérants, puisque cette circulation dans l'espace aérien où la guerre est licite, c'est-à-dire au-dessus de leur territoire et de la mer libre, sera soumise à leur droit de visite avec toutes ses conséquences possibles.

A. — La contrebande de guerre. — La saisie
du « Carthage ».

Dans la guerre aérienne comme dans la guerre maritime, on se trouvera donc aux prises avec des difficultés provenant de ce fait que les Etats neutres continuant leurs transactions commerciales avec les belligérants, et ceux-ci ayant chacun intérêt à empêcher leur adversaire de se procurer par cette voie les choses qui peuvent lui être nécessaires pour la poursuite des hostilités, les uns chercheront à englober dans la contrebande de guerre qu'ils peuvent saisir le plus grand nombre d'objets possible, tandis que les autres, dans l'intérêt de leur commerce, cherche-

ront à restreindre cette liste. Nous croyons donc qu'il faudra étendre à cette nouvelle guerre les règles posées par la déclaration de Londres de 1909 au sujet de la contrebande de guerre dans la guerre maritime tant au point de vue des objets considérés comme contrebande que de la confiscation qui peut en résulter.

Mais il nous faut examiner à ce sujet un incident encore présent à toutes les mémoires et dont la répercussion sur les relations entre deux pays, unis pourtant par une amitié basée sur les liens du sang et de l'histoire, put faire craindre pendant quelques jours la naissance de conséquences regrettables : nous voulons parler de la saisie du *Carthage* amenée par la présence à bord de ce paquebot français d'un aéroplane considéré par les Italiens comme contrebande de guerre.

Rappelons d'abord les faits d'après le discours prononcé par M. Raymond Poincaré, président du conseil des ministres, à la Chambre des députés le 22 janvier 1912 (1).

« Le 15 janvier à midi, le vapeur *Carthage* de la Compagnie Générale Transatlantique, courrier postal régulier de Tunisie, quittait Marseille à destination de Tunis. Il avait à bord un aéroplane expédié

(1) Voir *Officiel* de ce jour.

par M. Duval, demeurant à Paris, 17, rue du Louvre, au même M. Duval à Tunis. Le lendemain 16 janvier, le vapeur se trouvant à 17 milles environ de Toro, en vue des côtes de Sardaigne, rencontre un torpilleur italien qui hisse le numéro du *Carthage* et qui demande à fouiller à bord. Cette demande est accompagnée d'un coup de canon à blanc. Le *Carthage* stoppe. Un officier italien monte à bord et demande que l'aéroplane de Duval soit envoyé à Cagliari ou qu'il soit détruit sur place. Le vapeur se rend à Cagliari. Le commandant en réfère au consul de France et refuse de livrer l'aéroplane. Le navire est mis sous séquestre. Aussitôt le commandant du paquebot *Carthage* dépose et affirme, suivant les prescriptions du Code de commerce, au consulat de France, son rapport de mer qui se termine par cette phrase : « Le navire étant postal et transportant des passagers, des marchandises et des colis postaux, l'arrêt ayant été fait hors des eaux territoriales, tous nos papiers étant parfaitement en règle, je fais toutes mes réserves, laissant à qui de droit le soin de régler les indemnités que pourraient réclamer les passagers, les chargeurs et la Compagnie pour tous frais supplémentaires occasionnés par arrêt illégal et retard postal. Le lendemain, un officier italien demandait qu'on lui remît les sacs postaux pour en assurer, disait-il, l'expédition immédiate à Tunis. Le commandant

refusa, et, le jeudi 18, le paquebot fut obligé de jeter l'ancre dans le port de Cagliari, avec un gardien de séquestre à son bord. »

Voici les faits ; nous allons examiner si la thèse italienne, considérant l'aéroplane comme contrebande de guerre, pouvait se justifier en droit et en fait, et si la saisie du paquebot opérée dans ces conditions était légitime.

L'Angleterre à la Conférence de la Haye de 1907, ayant éprouvé pendant la guerre russo-japonaise les inconvénients de la liberté laissée aux belligérants de déterminer eux-mêmes les articles constituant la contrebande de guerre, proposa son abolition. Cette solution radicale provenant de sa part ne laissa pas que de surprendre quelque peu, et sa proposition mise aux voix obtint 25 adhésions sur 35 votants. C'était donc une majorité en sa faveur ; mais dans la minorité se trouvaient : l'Allemagne, les Etats-Unis d'Amérique, la France et la Russie. Une telle règle sans le consentement de ces quatre puissances devenait inutile.

Une transaction fut donc jugée nécessaire, mais ne put être réalisée complètement, les Etats, d'accord sur les objets constituant la contrebande absolue, n'ayant pu arriver à s'entendre sur ceux formant la contrebande conditionnelle. La solution de ces divergences devait être l'œuvre de la Conférence de Lon-

dres de 1909. Celle-ci reprenant la distinction admise à la Haye en 1907, distingue la contrebande absolue et la contrebande conditionnelle. L'article 22 de la Déclaration de Londres contient l'énumération des objets considérés comme contrebande absolue, ce sont :

« 1° Les armes de toute nature, y compris les armes de chasse et les pièces détachées caractérisées ;

« 2° Les projectiles, gargousses et cartouches de toute nature et les pièces détachées caractérisées ;

« 3° Les poudres et les explosifs spécialement affectés à la guerre ;

« 4° Les affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et les pièces détachées caractérisées ;

« 5° Les effets d'habillement et d'équipement militaires caractérisés ;

« 6° Les harnachements militaires caractérisés de toute nature ;

« 7° Les animaux de selle, de trait et de bât utilisables pour la guerre ;

« 8° Le matériel de campement et les pièces détachées caractérisées ;

« 9° Les plaques de blindage ;

« 10° Les bâtiments et embarcations de guerre et les pièces détachées spécialement caractérisées comme ne pouvant être utilisées que sur un navire de guerre ;

« 11° Les instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication des munitions de guerre, pour la fabrication et la réparation des armes et du matériel militaire terrestre ou naval (1). »

Tous les objets inscrits sur cette liste sont donc de plein droit considérés comme contrebande absolue et pourront être confisqués par les belligérants : les neutres sont prévenus d'avance qu'ils courent ce risque quand ils transportent ces marchandises, et ils ne seront donc pas fondés à réclamer si la confiscation qu'ils auraient dû prévoir vient à se réaliser.

Mais nous ne voyons pas que l'aéroplane soit inscrit ou puisse être compris sur cette liste limitative ; il ne peut donc, de ce fait, être considéré comme contrebande absolue. La Déclaration de Londres réserve aux belligérants le droit d'ajouter des objets à cette liste, mais elle ne donne cette faculté que pour « les objets et matériaux qui sont exclusivement employés à la guerre ». Il n'est pas possible, dans les conditions actuelles, de prétendre que les aéroplanes, comme d'ailleurs les dirigeables, ne peuvent constituer que des engins de guerre.

Dès maintenant, nous les voyons utiliser en effet comme moyen de tourisme par des particuliers, ou par des sociétés pour le transport des personnes, des

(1) Art. 22 de la Déclaration de Londres.

correspondances. Il est bien probable que dans l'avenir ces services se développeront et comprendront le transport d'abord de marchandises légères, puis de marchandises de plus en plus lourdes et encombrantes. Il n'y a là qu'une question de temps et de perfectionnement des appareils.

D'ailleurs les additions à la liste de contrebande absolue, faites en vertu de cette faculté laissée aux belligérants, doivent être notifiées aux gouvernements des puissances neutres qui peuvent ainsi, le cas échéant, faire valoir leurs objections.

Or l'Italie, dans sa déclaration du 6 octobre 1911, énumérant les objets considérés par elle comme contrebande de guerre, n'a pas porté les aéroplanes sur cette liste.

Donc, de toutes façons, elle ne pouvait justifier la saisie du *Carthage* par le fait que l'aéroplane de M. Duval aurait constitué un article compris dans la contrebande absolue telle qu'elle a été définie par la Déclaration de Londres en 1909.

Mais à côté des objets classés dans la contrebande absolue, cette déclaration énumère, dans son article 24, un certain nombre d'objets qui seront compris sous le nom de contrebande conditionnelle.

« Sont de plein droit considérés comme contrebande de guerre les objets et matériaux susceptibles de servir aux usages de la guerre comme à des

usages pacifiques et compris sous le nom de contrebande conditionnelle, savoir :

« 1° Les vivres ;

« 2° Les fourrages et les graisses propres à la nourriture des animaux ;

« 3° Les vêtements et les tissus d'habillement, les chaussures propres à des usages militaires ;

« 4° L'or et l'argent monnayés et en lingots, les papiers représentatifs de la monnaie ;

« 5° Les véhicules de toute nature pouvant servir à la guerre ainsi que les pièces détachées ;

« 6° Les navires, bateaux et embarcations de tous genres, les docks flottants, parties de bassins, ainsi que les pièces détachées ;

« 7° Le matériel fixe ou roulant des chemins de fer, le matériel des télégraphes, radio-télégraphes et téléphones ;

« 8° Les aérostats et les appareils d'aviation, les pièces détachées caractérisées, ainsi que les accessoires, objets et matériaux caractérisés comme devant servir à l'aérostation ou à l'aviation ;

« 9° Les combustibles, les matières lubrifiantes ;

« 10° Les poudres et les explosifs qui ne sont pas spécialement affectés à la guerre ;

« 11° Les fils de fer barbelés, ainsi que les instruments servant à les fixer ou à les couper ;

« 12° Les fers à cheval et le matériel de maréchalerie ;

« 13° Les objets de harnachement et de sellerie ;

« 14° Les jumelles, les télescopes, les chronomètres et les divers instruments nautiques (1). »

Dans cette énumération nous trouvons compris sous l'article 8 les aérostats et les appareils d'aviation parmi les objets pouvant être considérés comme contrebande conditionnelle. Mais dans quelles conditions ces objets sont-ils saisissables ?

Pour la contrebande absolue la destination ennemie de la marchandise en dernier lieu suffit pour que la saisie puisse être opérée valablement. Le capteur pourra même saisir ces objets s'ils sont envoyés à un port neutre d'où ils seraient réexpédiés au belligérant ennemi par terre ou par mer.

Il n'en est pas de même pour la contrebande conditionnelle. Les objets qui la constituent ne sont saisissables, d'après l'article 33, « que s'il est établi qu'ils sont destinés à l'usage des forces armées, ou des administrations de l'Etat ennemi, à moins, dans ce dernier cas, que les circonstances établissent qu'en fait ces articles ne peuvent être utilisés pour la guerre en cours ». Et l'article 34 indique que cette destination sera présumée « si l'envoi est adressé aux autorités ennemies ou à un commerçant établi en pays ennemi et lorsqu'il est notoire que ce commerçant fournit à

(1) Art. 24, Déclaration de Londres.

l'ennemi des objets et des matériaux de cette nature, si l'envoi est à destination d'une place fortifiée ennemie ou d'une autre place servant de base aux forces ennemies ».

Un aéroplane qui aurait été saisi sur un navire français allant de Marseille à un port turc aurait donc pu être considéré par les Italiens comme étant de bonne prise ; mais tel n'était pas le cas du *Carthage*. Ce paquebot se rendait, en effet, de Marseille, port neutre, à un autre port neutre, Tunis, sans faire escale en cours de route dans un port turc. Quand il fut arrêté par le torpilleur italien, il se trouvait en vue des côtes de Sardaigne, c'est-à-dire sur son chemin habituel, et sur le parcours le plus direct entre son point de départ et sa destination ; il n'est donc pas possible d'invoquer, pour justifier cette saisie, une déviation de l'itinéraire ordinaire laissant supposer une intention dolosive.

Si la théorie du voyage continu a survécu pour légitimer la saisissabilité de la contrebande absolue dans certains cas entre deux ports neutres, cette théorie a été complètement abandonnée pour la contrebande conditionnelle. « Du moment que la marchandise est documentée pour être débarquée dans un port neutre, elle ne peut constituer de la contrebande, et il n'y a pas à rechercher si de ce port neutre elle doit être réexpédiée à l'ennemi par mer

ou par terre (1). » C'est bien là l'abandon formel de la théorie appliquée par l'Italie dans l'affaire du *Delwijk*. Ce bateau néerlandais se rendant à Djibouti avec un chargement d'armes pendant la campagne d'Abyssinie, avait été en effet saisi par un navire italien, et le tribunal des prises avait validé cette saisie, prétendant que c'est à la destination du chargement, plutôt qu'à celle du navire, qu'il faut s'attacher pour déterminer si les objets qu'il transporte sont ou non à considérer comme contrebande de guerre, et que le chargement d'armes du *Delwijk* ne devait que passer dans le port français pour de là être expédié par voie de terre aux Abyssins. La déclaration de Londres repousse complètement cette théorie en règle générale, elle ne l'admet — à tort, à notre avis — que lorsqu'il s'agit de contrebande destinée à un pays n'ayant pas de frontières maritimes comme c'était le cas pour l'Abyssinie.

A ce point de vue encore la saisie du *Carthage* opérée par les Italiens était donc contraire à la déclaration de Londres, puisque, la Tripolitaine ayant une frontière maritime, l'aéroplane de M. Duval ne pouvait être considéré comme transitant simplement à Tunis.

De plus ce navire était un paquebot-poste ; or,

(1) Voir rapport général, *Proceeding of the international naval conference*, p. 359.

d'après l'article 22 de la Convention de la Haye de 1907, « la visite n'en doit être effectuée qu'en cas de nécessité, avec tous les ménagements et toute la célérité possible ». Le *Carthage* n'aurait donc dû être retenu que le temps nécessaire pour procéder à cette visite, et de toute façon ne pas être conduit à Cagliari, car un arrangement en date des 18 et 19 novembre 1875, conclu entre la France et l'Italie, stipule que les paquebots postaux des deux pays ne devront pas, même en cas de guerre, être détournés de leur destination.

Il semble donc bien que, pour toutes ces raisons, l'aéroplane de M. Duval ne pouvant être dans ce cas considéré même comme contrebande conditionnelle, la saisie et la mise sous séquestre du *Carthage* à Cagliari constituent de la part de l'Italie une violation des règles du Droit international et l'exposent à juste titre aux réclamations que nos nationaux lésés par cette affaire ont formulées. Cette violation fut d'ailleurs d'autant plus surprenante que l'Italie avait voté, précisément en 1907, pour l'abolition complète de la contrebande de guerre, et qu'elle avait formellement adhéré à la déclaration de Londres de 1909. Cette question, soumise au tribunal de la Haye d'un consentement mutuel par les deux puissances intéressées, sera d'ailleurs jugée d'ici quelques semaines, et nous espérons que le bon droit de notre cause y triomphera.

B. — Droit de visite.

Puisque nous avons admis que les aérostats neutres seraient soumis aux mêmes règles que les navires au point de vue du transport de la contrebande, nous devons admettre pour les belligérants le droit de s'assurer de la nature de la cargaison de ces aérostats.

Ce droit de visite pourra donc s'exercer sur toute l'étendue de l'atmosphère dominant le territoire des Etats en guerre et la mer libre.

Toutefois, nous nous heurtons ici, dans l'état actuel du matériel aéronautique, à des difficultés d'ordre pratique qui feront que nous passerons rapidement sur cette question. La visite sur mer peut s'exercer facilement. Le croiseur belligérant envoie à bord du navire de commerce qu'il a arrêté un officier qui vérifie les papiers du bord, s'assure de la nature de la cargaison et de sa destination. Dans l'espace aérien, la visite ne sera pas aussi facile ; les transbordements sont en effet impossibles. Si les appareils sont des hydroaéroplanes se trouvant au-dessus de la mer ils pourront peut-être amérir et remplir les formalités de la visite.

Mais on peut supposer le cas où il s'agira d'un aérostat privé neutre rencontré par un aérostat belligérant au-dessus d'un territoire occupé par l'en-

nemi. Dans ce cas qu'advient-il, puisque la visite ne peut se passer dans les airs et que d'un autre côté l'aérostat belligérant ne peut atterrir puisqu'il s'exposerait ainsi à être capturé ? Cette question ne nous paraît pas susceptible d'une solution pratique dans l'état actuel. On pourrait cependant admettre l'application des règles posées par la Convention de la Haye du 18 octobre 1907 et par la déclaration de Londres de 1909 à la guerre aérienne en attendant que les perfectionnements de l'aérostation nous permettent d'établir une réglementation mieux appropriée. Ces règles trouveraient leur application dans le cas où l'aérostat privé neutre est arrêté par un belligérant au-dessus du territoire occupé par ses troupes ; la visite à terre étant en effet toujours possible dans ces conditions.

C. — Droit de capture.

Le droit de capture sera la conséquence du droit de visite toutes les fois que celle-ci ayant été possible aura amené la découverte à bord des aérostats de contrebande de guerre. Mais que doit-on décider si l'aérostat neutre cherche à se dérober par la fuite à la visite ? A la Conférence de Londres, la délégation italienne, dans la situation analogue en cas de guerre maritime, avait proposé de punir de la confiscation cette tentative :

« La fuite n'est en effet qu'une forme de résistance opposée à l'exercice d'un droit du belligérant ; tout aussi bien que la résistance par la force, elle implique une infraction des règles posées par le droit des gens en matière de guerre maritime ;... à côté de ces motifs juridiques, il y en a d'autres de nature humanitaire. Contre le navire qui essaye de se soustraire à la visite, le croiseur belligérant a le droit d'employer la force jusqu'aux dernières conséquences. C'est un droit que personne ne conteste et que le rapport du Comité d'examen reconnaît d'ailleurs formellement. Or il n'y a pas de doute, à mon avis, que ce droit serait exercé plus rarement si l'on admettait la confiscation du navire coupable d'une tentative de fuite (1). »

Cette opinion justifiée pour la guerre maritime l'est encore bien davantage pour la guerre aérienne. Là, en effet, l'aérostat neutre poursuivi pourra avoir une vitesse égale sinon supérieure, — parce que plus léger — à l'aérostat militaire. Cette situation pourra d'ailleurs changer, mais bien que M. Fauchille paraisse soutenir l'opinion contraire, elle existe actuellement, et peut donc être destinée à se prolonger. L'aérostat militaire se trouvera donc forcé de se servir de la seule supériorité certaine qu'il possédera : celle de ses armes.

(1) *Proceeding of the International naval conference*, 9^e séance.

Nous serions donc partisan d'admettre comme préventif le droit de capture et de confiscation contre l'aérostat neutre qui aura cherché à échapper ainsi à la visite par la fuite, alors même que cette visite n'aurait pas permis de découvrir de contrebande à bord, et nous admettrions alors que seuls l'aérostat et les marchandises appartenant à ses propriétaire et capitaine, pourraient être considérés comme marchandises ennemies et retenues (1).

D. — Droit de destruction.

Lorsque l'aérostat neutre n'aura pas obéi à l'ordre du belligérant lui enjoignant d'atterrir ou d'amérir pour subir la visite, ou lorsque l'ayant passée et ayant été trouvé porteur de contrebande il cherchera à se dérober par la fuite à la confiscation, dans tous ces cas, nous serons bien forcé d'admettre, quelque répugnance que l'on puisse y avoir, le droit de destruction du belligérant comme nous l'avons admis vis-à-vis des aérostats privés belligérants. Nous admettrons également le droit de destruction dans une autre hypothèse. Si un belligérant arrête un aérostat privé neutre soit dans l'espace dominant la mer, soit au-dessus du territoire ennemi, et qu'il le trouve porteur de contrebande dans une proportion de plus de

(1) Voir art. 63, Déclaration de Londres.

la moitié de sa cargaison entraînant par conséquent confiscation, il pourra se faire qu'il lui soit impossible de ramener cette prise ; nous lui reconnâtrons encore, dans ce cas, le droit de destruction ; mais alors nous appliquerons les principes adoptés dans la déclaration de Londres au sujet de l'équipage et de la justification par le capteur du droit de destruction : « Avant la destruction, les personnes qui se trouvent à bord devront être mises en sûreté et tous les papiers de bord et autres pièces que les intéressés estiment utiles pour le jugement sur la validité de la capture, devront être transbordés sur le navire de guerre (art. 50). » « Le capteur qui a détruit un navire neutre doit, préalablement à tout jugement sur la validité de la capture, justifier en fait n'avoir agi qu'en présence d'une nécessité exceptionnelle, comme elle est prévue à l'article 49. Faute par lui de ce faire, il est tenu à indemnité vis-à-vis des intéressés, sans qu'il y ait à rechercher si la capture est valable ou non (art. 51). »

Ces règles nous semblent justes et de nature à sauvegarder les droits du neutre dont l'aérostat et la cargaison ont été détruits.

Cette destruction peut en effet lui causer un grave préjudice, car elle le met dans l'impossibilité de rentrer en possession de sa chose si le tribunal des prises vient à reconnaître l'erreur du capteur. Il y a donc intérêt à ce que le capteur ne soit autorisé à ne l'ac-

complir qu'en cas de nécessité, et que ce soit à lui de faire la preuve de la nécessité qu'il invoque à sa décharge.

Nous admettrons d'ailleurs avec M. Fauchille que les jugements des prises aériennes seront soumis aux mêmes règles que ceux des prises maritimes. Les Etats neutres auront donc toujours le droit d'en appeler à la Cour internationale des prises, des jugements rendus par les tribunaux de prises des belligérants, et ils trouveront dans cette juridiction, lorsqu'elle aura été organisée conformément à la déclaration de Londres, la plus sûre garantie de leurs droits.

CONCLUSION

La guerre aérienne, nous l'avons vu, est devenue inévitable ; tous les Etats s'y préparent et cherchent à s'assurer la maîtrise de ce nouveau domaine.

Rien ne servirait donc de s'attarder dans la stérile négation de sa légitimité ; il est au contraire de toute urgence de lui donner dès maintenant des règles assez souples pour ne pas entraver son développement futur, mais cependant assez strictes pour apporter aux neutres la garantie de leur indépendance.

Le principe de la liberté de l'air même tempéré par l'existence du droit de conservation des Etats ne permet pas, à notre avis, d'arriver à ce but d'une façon certaine.

Seul le principe de la souveraineté des Etats sur l'espace aérien qui les domine, basé sur le caractère domanial de cet espace, permet, tout en ouvrant à la circulation pacifique internationale un brillant avenir, de sauvegarder l'indépendance des diverses puissances qui se partagent le monde.

Nous sommes convaincu que l'adoption de ce principe conservateur permettra d'arriver à une entente rapide entre les Etats, sur des questions telles que : l'adoption d'une nouvelle notion des frontières et la mise à jour d'un règlement international de circulation.

Ils seront, en effet, tout disposés, car leur intérêt les y poussera, à accorder des concessions qui ne seront pas imposées au nom d'un droit de libre circulation dans l'air, mais sollicitées comme une faveur devant correspondre à une augmentation du trafic aérien et par conséquent à un accroissement de leur richesse.

En temps de guerre, les États neutres trouveront en lui le moyen et le droit de fermer leurs frontières aux navires aériens des belligérants et de ne pas être entraînés malgré eux dans une lutte dont ils ne subiraient que les coups.

Le principe de la liberté de l'air, ne présentant aucune garantie pour des États jusqu'ici maîtres absolus sur leur territoire, a amené l'échec de la Conférence internationale convoquée à Paris en 1910.

Nous croyons donc que, en partant du principe de la souveraineté des États et en adoptant la quatrième résolution votée par l'Institut de Droit international dans sa session de Madrid 1911, il sera possible d'arriver à une entente des puissances et d'établir ainsi

une réglementation de la guerre aérienne devenue non moins nécessaire que la réglementation des guerres terrestres et maritimes.

Nous espérons que ce sera là l'œuvre féconde de la prochaine Conférence internationale .

Vu :

Le Président de la Thèse,
A. DE LAPRADELLE.

Vu :

Le Doyen de la Faculté,
CAUWÈS.

Vu et permis d'imprimer :

Le vice-recteur de l'Académie de Paris,
LIARD.

ANNEXES

ANNEXE I

Projet de Convention sur le Régime juridique des aérostats en temps de guerre (Session de l'Institut de Droit international. Madrid 1911).

M. FAUCHILLE rapporteur.

CHAPITRE PREMIER. — *Du théâtre de la guerre aérienne.*

ART. 1^{er}. — Les Etats belligérants ont le droit, en quel que partie que ce soit de l'atmosphère, de se livrer à des actes d'hostilité au-dessus de leur territoire continental et au-dessus de la pleine mer ou de la mer qui longe leurs côtes.

Il leur est, au contraire, interdit d'accomplir des actes hostiles, susceptibles d'entraîner la chute de projectiles et d'une manière générale de causer des dommages, au-dessus du territoire continental des Etats neutres à quelque hauteur que ce soit, et à proximité des côtes de ces Etats dans un rayon déterminé par la force du canon de leurs aérostats.

Les aérostats militaires des belligérants, et aussi les aérostats publics non militaires, ne peuvent circuler au-dessus des Etats neutres qu'avec l'autorisation de ces

Etats ; quant aux aérostats privés, ils n'ont besoin pour circuler d'aucune autorisation. Mais il est défendu aux uns et aux autres de séjourner au-dessus des pays neutres dans un certain rayon près des frontières de l'Etat ennemi. La circulation des aérostats en temps de guerre est en tout cas soumise aux mêmes restrictions que pendant la paix.

CHAPITRE II. — *Des rapports des belligérants entre eux.*

ART. 2. — La course aérienne est, de même que la course maritime, interdite aux belligérants.

Mais ceux-ci peuvent incorporer dans leurs forces militaires les aérostats privés et leurs équipages, à condition qu'ils soient soumis à la direction d'un officier de l'Etat dûment commissionné et portant un signe extérieur distinctif de leur caractère.

ART. 3. — La transformation d'un aérostat privé en aérostat militaire peut être faite pendant la guerre sur le territoire et dans les eaux territoriales de l'Etat dont l'aérostat a la nationalité, dans le territoire occupé par les troupes de cet Etat, en pleine mer ainsi que dans l'atmosphère non située au-dessus d'un Etat neutre, sous les conditions indiquées dans la Convention de la Haye du 18 octobre 1907 relative à la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre.

L'aérostat privé transformé en aérostat militaire conservera ce caractère pendant la durée des hostilités et il ne pourra pendant ce temps être à nouveau transformé en aérostat privé.

ART. 4. — Les dispositions de la 1^{re} section, chapitre II et de la 2^e section, chapitres I et III du Règlement de la Haye du 18 octobre 1907 concernant les lois et coutumes

de la guerre sur terre, en dehors de celles prévues expressément dans les articles qui suivent, seront, dans la mesure du possible, appliquées à la guerre aérienne.

ART. 5. — Il est interdit, conformément aux II^e et III^e déclarations de la Haye du 29 juillet 1899, de lancer du haut des aérostats des projectiles ayant pour but unique de répandre des gaz asphyxiants ou délétères, ainsi que des balles s'épanouissant ou s'aplatissant facilement dans le corps humain.

ART. 6. — Il est de même interdit de bombarder par des forces aériennes, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus.

Les règles établies par les Conventions de la Haye du 18 octobre 1907 en ce qui concerne les sièges et les bombardements par des forces terrestres ou par des forces navales sont applicables à la guerre aérienne.

ART. 7. — Ne peuvent être traités comme suspects d'espionnage que les aérostats qui, agissant clandestinement ou sous de faux prétextes, et dissimulant ainsi leurs opérations, recueillent ou cherchent à recueillir des informations au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un belligérant ou au-dessus d'un territoire occupé par ses troupes où, en pleine mer, au-dessus d'une de ses escadres ou de ses navires de guerre, et d'une manière générale dans la zone de ses opérations, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse.

Ne sont pas, en conséquence, considérés en principe comme espions, mais doivent être traités comme prisonniers de guerre, s'ils sont capturés, les militaires non déguisés chargés d'un service d'exploration en aérostats et les individus envoyés en aérostats pour transmettre des

dépêches et, en général, pour entretenir les communications entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire.

ART. 8. — Les aérostats publics d'un État belligérant qui ne sont pas des aérostats militaires sont susceptibles de saisie et de confiscation.

ART. 9. — Les aérostats privés ennemis peuvent être saisis par un belligérant au-dessus de son territoire ou de ses eaux territoriales, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales de son adversaire et au-dessus de la pleine mer, mais ils devront à la paix être restitués sans indemnité. Les marchandises privées, même ennemies, qui sont à bord de ces aérostats ne sont pas saisissables.

Les dispositions qui précèdent ne modifient en rien le droit de confiscation qui appartient aux belligérants en vertu des règles concernant les blocus ou la contrebande de guerre, et d'une manière générale, lorsque les aérostats privés ennemis se livrent à des actes hostiles ou sont employés à une œuvre militaire.

ART. 10. — La validité ou la nullité de l'acquisition de la nationalité neutre par un aérostat ennemi, dépend, conformément aux dispositions du chapitre V de la Déclaration de Londres du 26 février 1909, du moment où elle a été effectuée et des conditions dans lesquelles elle a été réalisée.

ART. 11. — Le caractère neutre ou ennemi de l'aérostat est déterminé par le signe distinctif de la nationalité qu'il a le droit de porter.

ART. 12. — Lorsqu'un aérostat privé ennemi ou un aérostat public ennemi non militaire est saisi par un belli-

gérant, le capitaine et les hommes de l'équipage, nationaux de l'État ennemi ou nationaux d'un État neutre, ne sont pas faits prisonniers de guerre, mais doivent être laissés libres sous les conditions prévues par le chapitre III de la Convention de la Haye du 18 octobre 1907 relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime.

ART. 13. — La destruction d'un aérostat privé ennemi ou d'un aérostat public ennemi n'est autorisée comme mesure exceptionnelle que si l'aérostat se comporte en aérostat militaire, ou s'il y a de sa part résistance à l'exercice légitime du droit de capture ; la destruction de l'aérostat ne peut être opérée qu'après qu'une sommation spéciale lui aura été préalablement faite.

ART. 14. — Le droit de capture est reconnu aux belligérants même sur les aérostats privés et les aérostats publics ennemis qui, par accident ou relâche forcée, tombent sur leur territoire.

ART. 15. — Les aérostats privés d'un des belligérants qui se trouvent à l'ouverture des hostilités sur le territoire de l'ennemi et ceux qui, ayant quitté leur dernier port de départ avant le commencement de la guerre, sont parvenus sur ce territoire sans connaître les hostilités, ne peuvent être saisis dans les conditions fixées à l'article 9 que si un délai de faveur ne leur a pas été accordé pour en sortir ou s'ils n'ont pas profité du délai qui leur a été octroyé. Un délai de faveur ne peut être accordé aux aérostats privés ennemis dont la construction indique qu'ils sont destinés à être transformés en aérostats de guerre.

Les aérostats privés ennemis qui ont quitté leur dernier port de départ avant le commencement des hostilités et

qui sont rencontrés dans l'espace ignorants des hostilités peuvent être saisis comme tous autres aérostats privés ennemis.

Les aérostats publics non militaires peuvent bénéficier du délai de faveur dans les mêmes conditions que les aérostats privés.

ART. 16. — Sont exempts de saisie, dans les conditions prévues aux chapitres I et II de la Convention de la Haye du 18 octobre 1907, relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime, les aérostats chargés de missions scientifiques ou philanthropiques.

ART. 17. — Relativement au traitement des malades et des blessés on doit se référer à celles des dispositions de la Convention de la Haye du 18 octobre 1907, pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève, qui peuvent recevoir leur application à la guerre aérienne.

Les blessés et les malades belligérants déposés par un aérostat sur le territoire d'un État neutre, du consentement de l'autorité locale, devront, à moins d'un arrangement contraire de l'État neutre avec les belligérants, être gardés par l'Etat neutre de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de la guerre, les frais d'hospitalisation et d'internement seront supportés par l'État dont relèvent les blessés ou malades.

ART. 18. — L'armée qui envahit ou occupe un territoire ennemi peut saisir les aérostats de nationalité ennemie, même s'ils appartiennent à des personnes privées ; mais, dans ce dernier cas, ils devront être restitués et les indemnités seront réglées à la paix comme il est dit à l'article 53

du Règlement de la Haye du 18 octobre 1907, sur les lois et coutumes de la guerre sur terre.

CHAPITRE III. — *Des rapports des neutres
et des belligérants.*

ART. 19. — Les aérostats militaires des belligérants qui pénètrent sur le territoire d'un État neutre ne doivent pas y demeurer pendant plus de 24 heures, à moins que leurs avaries ou l'état de l'atmosphère ne les empêchent de partir dans ce délai.

Si des aérostats des deux parties belligérantes se trouvent simultanément en un même point de ce territoire, il doit s'écouler au moins 24 heures entre le départ de l'aérostat d'un belligérant et le départ de l'aérostat de l'autre. L'ordre des départs est déterminé par l'ordre des arrivées, à moins que l'aérostat arrivé le premier ne soit dans le cas où la prolongation de la durée légale de séjour est admise. Les aérostats ne doivent rien faire en territoire neutre qui puisse augmenter leur puissance militaire et leur présence ne doit en aucune manière préjudicier à l'État neutre ; les seuls actes qu'ils peuvent accomplir sont ceux que l'humanité ne permet pas d'interdire et qui leur sont indispensables pour atteindre le point le plus rapproché de leur pays ou d'un pays allié au leur pendant la guerre.

D'une manière générale, il convient d'appliquer à la guerre aérienne les principes posés par la Convention de la Haye du 18 octobre 1907 concernant les droits et les devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime.

ART. 20. — La navigation aérienne des pays neutres est prohibée dans toutes les fractions de l'atmosphère qui domine le territoire des États belligérants ainsi que dans un rayon de 11.000 mètres à compter de leurs côtes.

A l'exception des cas de force majeure, les aérostats qui contreviendraient à cette prohibition seront confisqués, s'il n'est pas établi qu'il y a eu espionnage.

ART. 21. — Les aérostats neutres ne peuvent, même au delà de 11.000 mètres à compter des côtes d'un belligérant, approcher des points de ces côtes qui sont soumis à un blocus dont le rayon d'action est supérieur à cette distance.

Les aérostats neutres qui se trouvent dans un port bloqué, ne peuvent en sortir.

Les règles édictées par la Déclaration de Londres du 26 février 1909 en matière de blocus sont applicables dans la guerre aérienne comme dans la guerre maritime.

ART. 22. — Les marchandises qui constituent de la contrebande de guerre doivent être confisquées à bord des aérostats neutres comme à bord des aérostats ennemis

ART. 23. — En ce qui concerne la détermination des objets de contrebande de guerre et les conditions dans lesquelles il y a lieu en ce cas de procéder à des saisies, il convient d'appliquer les règles édictées pour la guerre maritime par le chapitre II de la Déclaration de Londres du 26 février 1909.

ART. 24. — Parmi les objets de contrebande conditionnelle qu'il y a lieu de déclarer saisissables, s'ils sont destinés à l'usage des forces armées ou des administrations de l'État ennemi, on doit ranger les aérostats, les pièces détachées caractérisées ainsi que les accessoires, objets et matériaux caractérisés comme devant servir à l'aérostation.

ART. 25. — Les dispositions du chapitre III de la Déclaration de Londres du 26 février 1909 relatives à l'assistance

hostile donnée par des navires neutres doivent recevoir leur application en ce qui concerne les aérostats neutres.

Il y a présomption d'assistance hostile, autorisant la capture, à la charge des aérostats neutres circulant au-dessus des États belligérants.

ART. 26. — Les aérostats neutres peuvent être détruits dans les mêmes conditions que les aérostats belligérants.

ART. 27. — Le droit de saisie et de confiscation, dans les cas et dans la mesure où il peut s'exercer en vertu des articles qui précèdent, est reconnu aux belligérants même sur les aérostats neutres qui, par accident ou relâche forcée, tombent sur leur territoire.

ART. 28. — Les sujets d'un État neutre en ce qui concerne les aérostats qu'ils possèdent sur les territoires des parties belligérantes doivent être traités comme ceux des États en guerre.

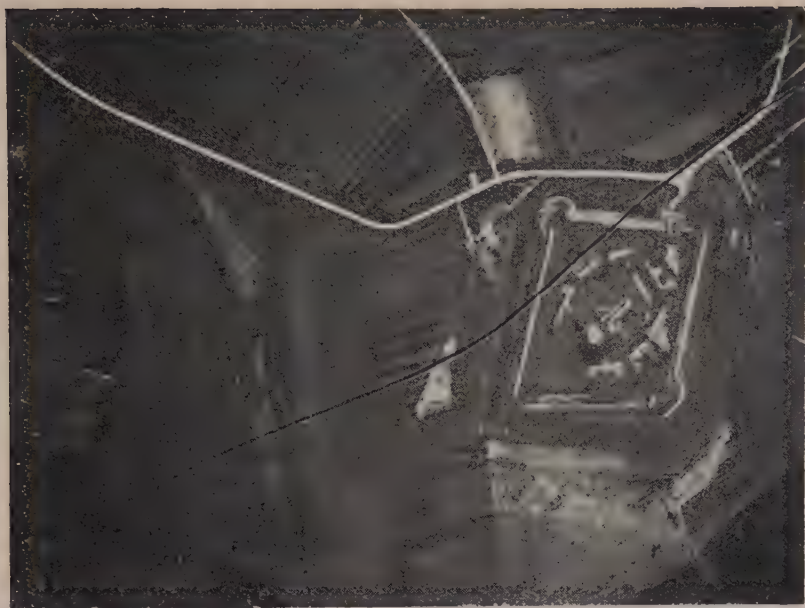
CHAPITRE IV. — *Des prises aériennes.*

ART. 29. — Le jugement des prises aériennes est soumis aux mêmes règles que celui des prises maritimes.

ART. 30. — Si la saisie de l'aérostat ou des marchandises n'est pas validée par la juridiction des prises, ou si, sans qu'il y ait eu de mise en jugement, la saisie n'est pas maintenue, les intéressés ont droit à des dommages-intérêts, à moins qu'il y ait eu des motifs suffisants de saisir l'aérostat et les marchandises.

En cas de destruction d'un aérostat, si le capteur ne justifie pas avoir agi en présence de la nécessité prévue à l'article 13, il est tenu à indemnité vis-à-vis des intéressés, sans qu'il y ait à rechercher si la capture était valable ou non.

ANNEXE II



Photographie prise d'un ballon sphérique à 1800 mètres au-dessus d'un fort de la région de l'Est. — On remarquera avec quelle netteté on distingue les différents ouvrages militaires de ce fort.



Photographie prise d'un ballon sphérique à 1200 mètres au-dessus des faubourgs de Nancy.

Ces clichés nous ont été communiqués fort aimablement par M. Charles de Curel, nous l'en remercions ici bien vivement.

BIBLIOGRAPHIE

- Bluntschli.** — Le Droit international codifié.
- Mérignhac.** — Lois et coutumes de la guerre sur terre.
— La Conférence internationale de la Paix — étude historique, exégétique et critique des travaux et des résolutions de la Conférence de la Haye de 1899.
- Guelle.** — Précis des lois de la guerre sur terre.
- Renault.** — Les deux Conférences de la Paix 1899 et 1907. Paris, Rousseau, 1908.
- Bonnefoy.** — Le Code de l'air. Paris, 1909, Rivière, édit.
- Grovalet.** — La navigation aérienne devant le Droit international. Nantes, 1909, Dugas, impr.
- Julliot.** — De la propriété du domaine aérien. Paris, 1909, Larose et Tenin, édit.
- Meili.** — Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht. Zürich, 1908. Fussli, édit. (Résumé en français dans le *Journal du Droit international privé*, 1909, p. 79.)
- Meyer (Alex.).** — Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Beleuchtung, 1909. Frankfurt-s-M., Knauer, édit.
- Laude (Emile).** — Le Droit et l'air. Bruxelles, 1910, Larcier, édit.
- Fauchille.** — La circulation aérienne et les droits des Etats en temps de paix. Paris, 1910, Pedone, édit.
- Philitt.** — La guerre aérienne. Paris, 1911, Pedone, édit.
- Catellani (Enrico).** — Le Droit aérien, traduction Bouteloup. Paris, 1911, Arthur Rousseau, édit.
- Stael Holstein (de).** — La réglementation de la guerre dans les airs. La Haye, 1911, Martinus Nijhoff, édit.

Revues.

- Annuaire de l'Institut de Droit international*, 1902 (Rapports Fauchille et de Nys), 1911 (Rapport Fauchille, Session de Madrid).
- Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*, tome 1940 :
- La notion de la frontière aérienne (Henri Couannier), p. 261 ;
3 articles de Mme Jenny Lycklama, p. 229-264-297 ; L'espace aérien et sa domanialité (de Valles), p. 197.
- Tome 1911 : Le droit aérien à la session de l'Institut de Droit international (Meyer Alex.), p. 297.
- Tome 1912 : La guerre aérienne devant le Droit (Philitt), p. 1.
- Revue générale de Droit international public.*
- Journal de Droit international privé.*
- Revue de Droit international et de législation comparée.*
- La Revue aérienne.*
- L'Aérophile.*
- Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt.*
- Luftschiffahrt Flugtechnik und Sport.*
- Revista delle comunicazioni.*
-

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	1

PREMIÈRE PARTIE DE LA PROPRIÉTÉ DE L'ESPACE AÉRIEN

SECTION I

La liberté de l'air.	14
-------------------------------------	-----------

CHAPITRE PREMIER. — Liberté de l'air sans restriction. .	15
--	----

CHAPITRE II. — Liberté de l'air sous réserve du droit de conservation des Etats sous-jacents . . .	18
---	----

SECTION II

Souveraineté des Etats sous-jacents sur l'espace aérien	37
--	-----------

CHAPITRE PREMIER. — Origine de ce principe.	38
---	----

CHAPITRE II. — Souveraineté limitée ou illimitée	42
--	----

DEUXIÈME PARTIE LES RÈGLES DE LA GUERRE AÉRIENNE

SECTION I

L'utilisation des aérostats et aéroplanes à la guerre. .	56
---	-----------

SECTION II

La guerre aérienne est-elle permise ?	63
--	-----------

SECTION III

Rapports des belligérants entre eux 80

CHAPITRE PREMIER. — Identification des aérostats et aéroplanes. 80

CHAPITRE II. — Condition des équipages. 84

CHAPITRE III. — Droits des belligérants 92

A. — Jet de projectiles et d'explosifs 92

B. — Saisie des aérostats privés ennemis 94

C. — Confiscation des aérostats. 99

D. — Destruction des aérostats. 101

SECTION IV

Rapports des belligérants et des neutres. 104

CHAPITRE PREMIER. — Droits des aérostats belligérants sur le territoire neutre. 105

CHAPITRE II. — Les droits des neutres. 114

A. — La contrebande de guerre. La saisie du *Carthage* 117

B. — Droit de visite. 129

C. — Droit de capture 130

D. — Droit de destruction 132

CONCLUSION. 135

ANNEXE I. — Rapport de M. Fauchille. — Session de Madrid, 1911. 139

ANNEXE II. — Photographies en ballon. 148

A. Pedone, imprimeur-éditeur. — Paris.
